VII kadencja



KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury**
(nr 93)
z dnia 4 grudnia 2012 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 93)

4 grudnia 2012 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Stanisława Żmijana (PO)**, zastępcy przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

– informację Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej na temat nowego rozkładu jazdy pociągów w sezonie 2012/2013.

W posiedzeniu udział wzięli: **Andrzej Massel** podsekretarz stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej wraz ze współpracownikami, **Jakub Majewski** wiceprezes Urzędu Transportu Kolejowego, **Remigiusz Paszkiewicz** prezes zarządu PKP Polskie Linie Kolejowego SA, **Janusz Malinowski** prezes zarządu PKP Intercity SA, **Krzysztof Pawlak** przedstawiciel Przewozy Regionalne sp. z o.o., **Krzysztof Kalinowski** burmistrz Łowicza, **Adrian Furgalski** dyrektor w Zespole Doradców Gospodarczych TOR oraz senator **Stanisław Kogut.**

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Elżbieta Kessel, Marcin Mykietyński** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Pozwolicie państwo, że rozpoczniemy posiedzenie Komisji Infrastruktury. Witam państwa posłów. Witam serdecznie pana ministra Andrzeja Massela wraz zespołem podległych pracowników. Witam także przedstawiciela regulatora, wiceprezesa Urzędu Transportu Kolejowego, pana Jakuba Majewskiego.

Porządek dzisiejszego posiedzenia przewiduje informację Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej na temat nowego rozkładu jazdy pociągów w sezonie 2012/2013. Informacje te obiegły już wszystkich zainteresowanych, zwłaszcza podróżnych. Nowy rozkład jazdy pociągów wejdzie w życie 9 grudnia.

Proponuję, abyśmy przyjęli taki sposób procedowania, a mianowicie na początek oddamy głos panu ministrowi. Co prawda wszyscy otrzymali materiał spółki PKP Polskie Linie Kolejowe drogą mailową a także przygotowany na piśmie, ale myślę, że pan minister Massel wprowadzi w tematykę posiedzenia i uzupełni o te elementy, które nie zostały zawarte w otrzymanym przez nas materiale. Proponuję, abyśmy później odbyli debatę, w pierwszej kolejności wypowiedzieli się posłowie a także zaproszeni goście.

Czy jest akceptacja dla takiego sposobu procedowania? Sprzeciwu nie słyszę. Zatem stwierdzam, że Komisja przyjęła porządek i także sposób procedowania. Oddaję głos panu ministrowi Andrzejowi Masselowi. Bardzo proszę, panie ministrze.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Andrzej Massel:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo. Zgodnie z prośbą wystosowaną do ministra transportu, budownictwa i gospodarki morskiej przedstawiam informację na temat wejścia w życie rozkładu jazdy pociągów na sieci kolejowej Polski z dniem 9 grudnia bieżącego roku. Jeżeli pan przewodniczący pozwoli, chciałbym, aby odbyło się to w następujący sposób. Przedstawię ogólne informacje i założenia wynikające z przepisów prawa, które były stosowane w czasie procesu przygotowania rozkładu jazdy. Następnie poproszę o udzielenie głosu panu prezesowi Andrzejowi Pawłowskiemu z Polskich Linii Kolejowych, który bezpośrednio odpowiadał za tworzenie rozkładu jazdy w PKP PLK. Następnie chciałbym, aby parę słów również powiedział na temat przygotowania do nowego rozkładu jazdy prezes Janusz Malinowski z PKP Intercity. I wreszcie, jeżeli

będzie to możliwe, żeby również pan prezes Jakub Majewski pokazał działania regulatora rynku w tych warunkach, zwłaszcza od strony przestrzegania praw pasażerów.

Jeżeli będzie zgoda na taki tryb, to będę wdzięczny.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Panie ministrze, czy na sali jest ktoś z Przewozów Regionalnych? Jest? Dobrze. Panie ministrze, oddając panu głos miałem właśnie nadzieję, że pan mając zespół współpracowników, po prostu dokona pełnej prezentacji, takiej jakiej oczekuje Komisja. Bardzo proszę,jest zgoda. Proszę bardzo, oddaję panu głos.

Podsekretarz stanu w MTBiGM Andrzej Massel:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo. Rozkład jazdy pociągów jest dokumentem szczególnym. Z jednej strony jest to dokument ukierunkowany do wewnątrz sektora kolejowego, który pokazuje plan działania w określonym okresie transportu kolejowego, czyli zarządcy i przewoźników kolejowych. Z drugiej strony rozkład jazdy pociągów ma znaczenie handlowe, jest to po prostu oferta transportu kolejowego kierowana do klientów, po prostu do użytkowników. Stąd tak duże znaczenie tego rozkładu.

Rozkład jazdy pociągów może być dobry albo zły, ale musi być, bo w przeciwnym przypadku transport kolejowy nie będzie funkcjonował.

Zasady tworzenia rozkładu jazdy pociągów opisuje polskie prawo, przede wszystkim ustawa o transporcie kolejowym. Kluczowa rola w tym procesie przypada zarządcy infrastruktury tworzącego rozkład jazdy wraz z przewoźnikami, którzy składają wnioski do tego rozkładu jazdy. Oczywiście, występują sytuacje konfliktowe, gdy do tej samej zdolności przepustowej infrastruktury aspirują różni przewoźnicy. I tu jest już rola zarządcy, który potrzeby przewoźników powinien w umiejętny sposób godzić.

Prawo stanowi, że zmiana obowiązującego rozkładu jazdy pociągów następuje o północy w drugą sobotę grudnia. Dodatkowo jest tworzona taka mniejsza zmiana w drugą sobotę czerwca.

W procesie tworzenia rozkładu jazdy pociągów warto zwrócić uwagę na obowiązki informacyjne. Po stronie zarządcy infrastruktury jest to nowy obowiązek, po raz pierwszy testowany w tym roku, nałożony na niego art. 30 ust. 5 ustawy o transporcie kolejowym. Obowiązek ten polega na podaniu do publicznej wiadomości poprzez ogłoszenia nowego rozkładu jazdy pociągów na stronie internetowej oraz na peronach, nie później niż w terminie 21 dni przed jego wejściem w życie. W sytuacji, gdy rozkład jazdy ulega zmianie, zarządca ma obowiązek jego niezwłocznej aktualizacji oraz przekazania informacji o aktualizacji właścicielowi dworca lub zarządzającemu dworcem.

Warto również zwrócić uwagę, że ze względu na prowadzone na sieci kolejowej roboty inwestycyjne, rozkład jazdy pociągów podlega korektom wynikającym z zamknięć torowych. Stąd tworzone są tak zwane rozkłady zamknięciowe. Rozkład jazdy, który będzie obowiązywał od 9 grudnia tego roku, ma dwumiesięczny czas obowiązywania.

Warto też zwrócić uwagę na rolę właściciela dworca lub jego zarządcy, bo na nich też spoczywa obowiązek podania do publicznej wiadomości informacji o rozkładzie jazdy dla przewozów osób w formie ogłoszeń w miejscu powszechnie dostępnym w budynku dworca. W przypadku zmian mają oni również obowiązek aktualizacji.

To, że zarządca linii kolejowej i zarządca dworca mają obowiązek informacyjny, nie znaczy, że nie istnieje on w przypadku przewoźników, oni również mają taki obowiązek. Z tym, że tryb działań został określony w § 11 ust. 2 pkt 1 rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 10 kwietnia br. w sprawie rozkładów jazdy. Zgodnie z rozporządzeniem przewoźnik ma obowiązek podania rozkładu jazdy do publicznej wiadomości, w szczególności poprzez zamieszczenie na swojej stronie internetowej. Prawo to zostało zastosowane zarówno przez zarządcę infrastruktury, jak i przez przewoźników.

Chciałbym, żebyśmy teraz wysłuchali informacji zarządcy infrastruktury, następnie informacji prezesa PKP Intercity. Dobrze, na posiedzeniu Komisji jest również obecny przedstawiciel spółki Przewozy Regionalne. Myślę, że byłoby w tym momencie wskazane, żeby powiedział, jak ta kwestia wygląda ze strony Przewozów Regionalnych, a na końcu – jak przedstawia się z punktu widzenia regulatora rynku kolejowego.

Jeżeli mogę prosić pan prezesa Andrzeja Pawłowskiego o udzielenie informacji o przygotowaniu nowego rozkładu jazdy pociągów.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję, panie ministrze. Bardzo proszę, panie prezesie.

Członek zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe SA, dyrektor ds. Eksploatacji Andrzej Pawłowski:

Dziękuję. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo. Może pominę już element prawny i przejdę od razu do elementu faktycznej realizacji prac związanych z przygotowaniem rozkładu jazdy pociągów. Ten rozkład jazdy tym różni się od tych, które były wcześniej tym, że zarządca infrastruktury kolejowej otrzymał nowe obowiązki związane z powiadomieniem klientów o rozkładzie jazdy na swoich peronach. I, oczywiście, przekazania rozkładu jazdy zarządcy dworca.

Jeżeli chodzi o rozkład jazdy pociągów na lata 2012/2013, to będzie on obowiązywał od dnia 9 grudnia 2012 roku do 14 grudnia 2013 roku. Prace nad rozkładem rocznym zostały zakończone 10 września br. W tym dniu zostało też przekazane powiadomienie o przydzielonych trasach pociągów w ramach rozkładu rocznego 2012/2013. Jako ciekawostkę podam, że prace były krótsze o miesiąc czyli rozkład jazdy przekazaliśmy miesiąc wcześniej niż to miało miejsce w ostatnim roku. A w ostatnim roku też odbyło się to z większym wyprzedzeniem niż w latach poprzednich.

Jeżeli chodzi o ilość tras przyznanych w rocznym rozkładzie jazdy 2012/2013, to w materiale przygotowanym dla państwa znajdują się tabelki, jest to najbardziej czytelne. PKP SA przydzieliła łącznie 6253 trasy w ruchu pasażerskim. Jest to o 6 tras więcej niż w rozkładzie jazdy, który obowiązuje obecnie, w tym rozkładzie było 6247 tras. Ilość przydzielonych tras jest podobna, natomiast ich struktura różni się w zakresie ilości tras przyznanych poszczególnym przewoźnikom. I tak, największa różnica jest w Przewozach Regionalnych.

W obowiązującym rozkładzie jazdy spółka Przewozy Regionalne dysponowała 3414 trasami, natomiast w rozkładzie jazdy, który będzie obowiązywał od 9 grudnia, spółka Przewozy Regionalne otrzymała powiadomienie o przydzieleniu o 494 mniej tras pociągów pasażerskich, tj. o 14%. To jest związane z tym, że na Śląsku spółka Koleje Śląskie przejęła ten rynek i z 121wniosków, które realizował ten przewoźnik w rozkładzie jazdy 2011/2012, obecnie w rozkładzie, który wejdzie w życie 9 grudnia, znajduje się 629 tras. Jest to o 508 tras więcej czyli wzrost liczby tras o 419%.

Mniej o 41 wniosków o przydział tras złożyła spółka Koleje Mazowieckie – z 910 tras w obecnym rozkładzie jazdy liczba ta zmalała o 41. O 50 tras mniej wystąpiła spółka SKM Warszawa – z 354 spadek do 304. Spadek zanotowała też spółka Arriva RP – z 219 tras, które obsługiwane są obecnie, spółka złożyła wnioski na 179 tras, tj. o 40 mniej. Natomiast więcej – o 68 -wniosków o przydział tras złożyła spółka PKP Intercity, o 20 tras – Koleje Dolnośląskie i o 31 tras – Koleje Wielkopolskie.

Jeżeli chodzi o ruch towarowy, to od wielu lat mamy tendencję spadkową wniosków składanych przez przewoźników na przydział tras pociągów towarowych na roczny rozkład jazdy. Większość przewozów realizowanych jest w ramach indywidualnego rozkładu jazdy i potrzeb klientów, jest to tak zwany dostęp do tras *ad hoc*. W obowiązującym rozkładzie jazdy pociągów towarowych było przydzielonych 2016 tras, w rozkładzie jazdy, który wejdzie w życie 9 grudnia, będzie już tylko 1739 tras, tj. o 277 tras mniej. Jest to kolejny już spadek liczby tras w ruchu towarowym o 13%.

Oczywiście, spółka PKP Cargo ma najwięcej przydzielonych tras również w nowym rozkładzie pociągów towarowych obowiązującym od 9 grudnia, bo 1455, w obowiązującym dotychczas rozkładzie ma 1730 tras. Jest to o 275 tras mniej. Stali przewoźnicy utrzymali liczbę tras na mniej więcej tym samym poziomie.

Jeżeli chodzi o czasy przejazdu pociągów pasażerskich w poszczególnych rozkładach jazdy, to do naszego materiału została dołączona tabela z porównaniem czasów przejazdu najszybszych pociągów w kilku kolejnych rozkładach jazdy. I tak na przykład czas przejazdu pociągu relacji Warszawa – Szczecin w rozkładzie jazdy, który będzie obowiązywał od 9 grudnia br., to 313 minut. W rozkładzie jazdy, który obecnie obowiązuje,

było 320 minut, czyli teraz czas będzie krótszy o 7 minut. Czas przejazdu pociągu relacji Szczecin – Warszawa – o 13 minut mniej, było 327 minut, będzie 314. Czas przejazdu na trasie Warszawa – Poznań pozostanie bez zmian – 149 minut. Poznań – Warszawa Centralna od 9 grudnia – 157, dotąd były 163 minuty czyli o 7 minut mniej. Pociąg relacji Warszawa Centralna – Wrocław – 309 minut, było 297, tj. o 12 minut więcej. Jest to związane z prowadzonym procesem inwestycyjnym. Pociąg Wrocław – Warszawa Centralna, różnica nieduża, bo tylko 1 minutę, z 330 na 329 minut. Warszawa Centralna – Gdańsk Główny, przez Zamków, czyli przez Bydgoszcz. W rozkładzie jazdy było 299 minut, czas jazdy będzie wynosił 276 minut tj. o 23 minuty mniej. I Gdańsk Główny – Warszawa Centralna, czyli w drugą stronę i też przez Bydgoszcz, z 347 minut czas przejazdu ulegnie skróceniu do 300 tj. o 47 minut mniej.

Czasy przejazdów na pozostałych trasach podanych w tabeli są porównywalne: Warszawa Centralna – Katowice o 8 minut dłużej, z Warszawy do Katowic – o 5 minut, Warszawa Centralna – Kraków Główny – 170 minut czyli o 7 minut więcej. Czasy przejazdu są wydłużone w związku z prowadzonymi pracami na Centralnej Magistrali Kolejowej.

Jeżeli chodzi o zmiany, które były przygotowane wcześniej, to jest obowiązkiem zarządcy infrastruktury, by nowe rozkłady jazdy na swoich stronach internetowych zamieścić na 21 dni wcześniej i przekazać taką informację także na swoich stronach internetowych. Taka informacja 18 listopada była również wywieszona na wszystkich peronach i również cały czas jest dostępna na stronie internetowej www.plk-sa.pl. Aby zrealizować ten obowiązek musieliśmy stworzyć aplikacje dedykowane do realizacji tego obowiązku. Między innymi system konstrukcji rozkładów jazdy pociągów musiał być wzbogacony o elementy umożliwiające pracę pociągów na całej trasie.

W zastępczym rozkładzie jazdy zbudowano też dodatkowe narzędzie do generowania plakatów a także narzędzie, które pozwala na wprowadzanie informacji handlowej przez przewoźników kolejowych. Jest to bowiem raczej zespół działań połączonych, my przekazujemy informację, która jest w rozkładzie jazdy, natomiast przewoźnicy wzbogacają system o informacje handlowe, różne zestawienia, przesyłki konduktorskie, klasa I i II czy wagony przystosowane do przewozu rowerów i tym podobne rzeczy. Informacje te, po uzupełnieniu ich przez przewoźników, są ściągane do systemu. Są też zwrotnie przekazywane do przewoźników, bo system, który stworzyliśmy, jest centralną bazą danych rozkładów jazdy pociągów. I teraz, za pomocą tego systemu możemy przekazywać informacje do wszystkich systemów przewoźników kolejowych, systemów informacyjnych na stronach internetowych, systemów rezerwacji miejsc w pociągach, systemów informacji dla podróżnych na dworcach. Tak, że jest to już system ogólnodostępny, z którego mogą korzystać wszyscy zainteresowani użytkownicy albo osoby zainteresowane dostępem do rozkładu jazdy.

Jak to wygląda na stronie internetowej PLK? Jest bezpośrednie wejście przez stronę Plakatowego Rozkładu Jazdy, można wybrać sobie każdą stację na sieci kolejowej. Dostępne są informacje o odjazdach pociągów w wersji bardzo szczegółowej zawierającej wszystkie stacje położone na drodze przebiegu pociągu z podanym czasem odjazdu z każdej stacji. Podany jest też czas przyjazdu pociągów na te stacje. Jest to uproszczona wersja rozkładu jazdy, bardzo czytelna, która pozwala użytkownikowi zorientować się o której godzinie pociągi mogą odjeżdżać w danym kierunku. Stosowane przykłady plakatów rozkładu jazdy są załączone do naszego materiału informacyjnego, można zobaczyć jaki jest ich wygląd.

Jeśli chodzi o ostateczną wersję rozkładu jazdy uwzględniającą wszystkie prace remontowe prowadzone na sieci Polskich Linii Kolejowych, która będzie obowiązywała od 9 grudnia 2012 roku do 9 lutego 2013 roku czyli przez dwa miesiące, to prace nad nią zostały zakończone 30 października br. Wówczas rozkład jazdy został przekazany wszystkim przewoźnikom. I wtedy zaczął się również proces dystrybucji plakatów. Przyjęliśmy takie rozwiązanie, że rozkład jazdy będzie się zmieniał co dwa miesiące w drugą sobotę miesiąca a więc będzie to w kwietniu, czerwcu, po wakacjach i w październiku.

Jeżeli chodzi o plakaty, to są one na etapie wymiany, bo 18 listopada ukazały się pierwsze plakaty, natomiast przewoźnicy dalej mają uprawnienie, żeby móc zrezygnować z przydzielonych tras pociągów i z tego uprawnienia zawartego w aktach prawnych

korzystają. Jeszcze przed wejściem w życie nowego rozkładu my te plakaty uaktualniamy o pociągi, na które przewoźnicy złożyli rezygnację i wymieniamy na wszystkich dworcach, na wszystkich peronach. Zmiany te przekazujemy również wszystkim zarządcom dworców kolejowych w Polsce.

Jeżeli chodzi o samo wdrożenie rozkładu jazdy pociągów, to już tradycyjnie z roku na rok powoływane są dyżury zespołów, które zajmowały się konstrukcją rozkładu jazdy we wszystkich naszych jednostkach terenowych czyli w ekspozyturach Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym w Warszawie, Lublinie, Krakowie, Sosnowcu, Gdańsku, Poznaniu i w Szczecinie oraz w Wydziale ds. Rocznego Rozkładu Jazdy, którego pracami koordynuję.

W związku z sytuacją na Śląsku, „na wejściu" przygotowań do sporządzenia rozkładu jazdy powołany został Regionalny Zespół Zarządzania Kryzysowego w Sosnowcu. Będzie on koordynował prace związane ze zmianami w rozkładzie jazdy czy je monitorował i podejmował ewentualne decyzje w przypadku, gdyby wystąpiły jakiekolwiek zakłócenia we wdrażaniu rozkładu jazdy po stronie Kolei Śląskich.

Jeżeli chodzi o pracę eksploatacyjną, to w rozkładzie jazdy pociągów 2011/2012 zamówiono 149 912 454 „pociągokilometry", natomiast w rozkładzie jazdy 2012/2013 jest to 145 820 577 „pociągokilometrów". Trzeba jednak wziąć pod uwagę, że nowy rozkład jazdy pociągów jest o siedem dni dłuższy.

Jak mówiłem wcześniej, przewoźnicy mają możliwość rezygnacji z przydzielonych im tras pociągów. Praktycznie przewoźnik może taką rezygnację złożyć każdego dnia. Stwarza to dość duży problem dla Polskich Linii Kolejowych, bo rozkłady jazdy musimy na bieżąco aktualizować. Do dnia dzisiejszego rezygnacji wpłynęło dosyć dużo, bo przy zamówionej pracy eksploatacyjnej 176 mln „pociągokilometrów" w naszym rozkładzie jazdy, rezygnację złożono na 5 mln „pociągokilometrów" tj. 3% pracy eksploatacyjnej. Jeżeli chodzi o planowaną kwotę przychodów na 1,673 mln zł, PLK uzyska z powodu rezygnacji o 54 mln zł mniej, tj. ponad 3%.

Najwięcej rezygnacji dotyczyło spółki Przewozy Regionalne – niecałe 5% pracy eksploatacyjnej oraz spółki Koleje Wielkopolskie, choć udział tej ostatniej jest niewielki, bo i praca eksploatacyjna wykonywana przez tę spółkę jest niewielka. Z przewoźników towarowych najwięcej rezygnacji było ze strony spółki PKP Cargo – ponad 5% pracy eksploatacyjnej.

To by było tyle z mojej strony. Jeżeli są jakieś pytania, to chętnie państwu udzielę odpowiedzi. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Teraz przedstawiciel Intercity; bardzo proszę.

Prezes zarządu PKP Intercity SA Janusz Malinowski:

Szanowni państwo. Spółka PKP Intercity planuje uruchomić 407 pociągów w rozkładzie jazdy 2012/2013, to jest o 10 pociągów więcej niż w obecnym rozkładzie jazdy. W pociągach krajowych będzie 355 pociągów tj. o 6 pociągów więcej, natomiast w pociągach międzynarodowych planujemy uruchomienie 52 pociągów tj. o 4 pociągi więcej. Rozkład jazdy PKP Intercity jest dostępny na stronie internetowej od 12 listopada br. Od tego dnia jest także dostępny w informacji pasażerskiej na dworcach kolejowych i w *call-center*. W sposób tradycyjny, to znaczy w kasach biletowych i elektronicznie prowadzimy również sprzedaż biletów od 12 listopada. Natomiast od najbliższego czwartku na 19 największych dworcach kolejowych pojawi się 120 informatorów mobilnych, którzy będą pomagali naszym klientom w razie jakiś kłopotów związanych z kupnem biletów kolejowych.

Na wejście w rozkład jazdy spółka potrzebuje 1300 wagonów. Obecnie mamy zabezpieczonych 1625 wagonów czyli posiadamy w rezerwie handlowej i technicznej 325 wagonów, które będą służyły do operatywnego wzmacniania naszych pociągów. Oczywiście, przewidujemy część wagonów do rezerwy technicznej, bo w okresie zimowym na pewno wagony będą nam się bardziej uszkadzały niż w okresie letnim. Tak więc pod względem taboru jesteśmy dobrze przygotowani. Możemy też ewentualnie w pewnym zakresie, jeśli zajdzie taka potrzeba, pomóc spółce Koleje Śląskie.

Podstawowe zmiany w ofercie krajowej – z 349 pociągów w dotychczasowym rozkładzie jazdy, w nowym rozkładzie będzie więcej o 6, czyli 355. Podstawowe zmiany dotyczą relacji, na których mają miejsce największe prowadzone prace inwestycyjne a mianowicie relacji Kraków – Rzeszów, Kraków – Katowice, Wrocław – Poznań oraz Warszawa – Trójmiasto. Wszystkie pociągi Ekspres-Intercity będą wyposażone w wagony z przedziałami menedżerskimi. Będziemy mieli więcej wagonów dla osób niepełnosprawnych w pociągach Express-Intercity. Wszystkie pociągi dzienne kursujące na linii Warszawa – Trójmiasto będą wyposażone w wagony gastronomiczne. Także połączenie kolejowe Warszawa – Trójmiasto będziemy obsługiwać marką Tanie Linie Kolejowe.

Przechodząc do szczegółów, planujemy uruchomienie 24 pociągów Ekspres-Intercity, 35 pociągów ekspresowych i 296 pociągów Twoje Linie Kolejowe.

Jakie są najważniejsze zmiany w ofercie krajowej? W nowym rozkładzie jazdy duże zmiany nastąpią w obsłudze Podkarpacia a mianowicie Podkarpacie będą obsługiwały trzy nowe pociągi; pociąg „Solina" relacji Przemyśl – Bydgoszcz – Piła przez Lublin, pociąg „Wieniawski" relacji Rzeszów – Gdynia, również przez Lublin. I pociąg „Monciak-Krupówki" relacji Przemyśl – Gdynia.

Pewne zmiany nastąpią również na Śląsku. Takie miasta, jak Racibórz, Rybnik i Mikołów, uzyskają dodatkowe połączenie, bo do pociągu międzynarodowego „Wełtawa" będziemy doczepiać wagony w komunikacji Warszawa – Bohumin, będą to ogólnodostępne wagony w klasie I i II. Takie miasta jak Bydgoszcz i Trójmiasto otrzymają nowe połączenie a mianowicie pociąg „Artus". Rejon aglomeracji łódzkiej otrzyma nowe połączenie do Jeleniej Góry, będzie to pociąg „Śnieżka". Pociąg „Wrocławianin" będzie natomiast kursował do Legnicy, czyli Legnica uzyska połączenie z Warszawa i Łodzią. Uruchamiamy też nowy pociąg „Reymont" z Łodzi do Krakowa.

Ponadto rejon Sudetów otrzyma dodatkową parę pociągów w kierunku Warszawy i Łodzi a mianowicie pociąg „Śnieżka". Czyli z rejonu Sudetów będą kursowały pociągi „Karkonosze" i „Śnieżka". Będzie też kursował codziennie pociąg z rejonu Sudetów do Gdyni, który dotychczas kursował tylko w określonych terminach. Ponadto Szczecin będzie obsługiwany pociągiem „Prus" sześć dni w tygodniu, zamiast jak dotychczas przez dwa dni w tygodniu czyli w weekendy. Takie są podstawowe zmiany w ofercie krajowej Intercity.

Zmiany w ofercie międzynarodowej, liczba pociągów zwiększy się z 48 do 52. Będziemy mieli atrakcyjny układ połączeń na południe, bo pociągi Eurocity przez Katowice będą kursowały w takcie co dwie godziny. Uruchamiamy dwa nowe pociągi do Bratysławy, Budapesztu oraz do Breclavia, skąd będzie skomunikowanie zarówno do Bratysławy i do Wiednia. Jak już powiedziałem, do pociągu „Wełtawa" będą doczepiane wagony ogólnodostępne I i II klasy z miejscami do siedzenia, żeby poprawić obsługę pasażerów z Raciborza, Rybnika i Mikołowa.

Tak więc PKP Intercity będzie miało 22 pociągi Eurocity, 2 pociągi Euro-Night czyli „Kiepura" i 28 pociągów międzynarodowych pospiesznych.

Tak jak już powiedziałem, od 12 listopada jest dostępna zarówno informacja o naszych pociągach i sprzedaż biletów a od najbliższego czwartku uruchamiamy informację mobilną. Dla lepszej informacji spółka Intercity wydrukuje 270 tysięcy ulotek, które będą dostępne na największych dworcach kolejowych oraz w pociągach. Wzmacniamy także swoją infolinię, swój *call-center* dla poprawy obsługi. To były podstawowe informacje, bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Teraz prosiłbym o wypowiedź przedstawiciela spółki Przewozy Regionalne. Bardzo proszę.

Przedstawiciel spółki z o. o. Przewozy Regionalne Krzysztof Pawlak:

Witam państwa. Jeżeli chodzi o Przewozy Regionalne, to w nowym rozkładzie jazdy pociągów 2012/2013 spółka uruchamiać będzie 1612 pociągów. Jest to około 600 pociągów mniej niż w obecnym rozkładzie jazdy. Spadek liczby połączeń spowodowany jest przede wszystkim przejęciem przez spółkę Koleje Śląskie zadań przewozowych w woje-

wództwie śląskim… przepraszam, czy można kontynuować? …a także przejęciem przez Koleje Wielkopolskie linii od Zbąszynka przez Poznań do Kutna.

W ramach tej liczby połączeń uruchamiać będziemy cztery pociągi w umowie z ministrem transportu. Są to pociągi przygraniczne w relacji Białystok – Grodno a także 72 pociągi interRegio i REGIOekspres.

Jeżeli chodzi o segment pociągów REGIO, w rozkładzie jazdy 2012/2013 pojawią się połączenia lotniskowe. Będą to połączenia na lotnisko w Świdniku oraz na lotnisko w Goleniowie koło Szczecina. Ponadto będzie również wznowiony ruch pociągów na odcinkach Szymany – Szczytno – Wielbark, głównie dla przewozu pracowników fabryki IKEA oraz na odcinku Tomaszów – Opoczno.

Rozkład jazdy naszych pociągów w znacznym stopniu determinują prace torowe prowadzone przez zarządcę infrastruktury kolejowej. Z tego względu na wielu liniach, jak na przykład na linii Kraków – Trzebinia czy Kraków – Tarnów, liczba pociągów w nowym rozkładzie jazdy i ich układ będzie nieco mniej atrakcyjny niż w obecnie obowiązującym rozkładzie jazdy pociągów.

W segmencie połączeń interREGIO rozwijane będzie rozwiązanie polegające na łączeniu relacji pociągów REGIO i interREGIO w ramach jednej relacji bezpośredniej. Umożliwi to pasażerom mniejszych miast i miejscowości odbywanie podróży dalekobieżnych. Przykładowo: z Chełma i Dorohuska do Warszawy, z Legnicy i Bolesławca do Krakowa oraz z Warszawy do Kłodzka i Międzylesia. Takie połączenia będą przez nas rozwijane, jak również połączenia w takich relacjach, jak Wrocław – Przemyśl i Olsztyn – Jelenia Góra. Będą to jedyne bezpośrednie pociągi w takich relacjach. Takim będzie również popołudniowe połączenie z Wrocławia i Warszawy do Ełku.

Będziemy również jako spółka sukcesywnie wprowadzać nowy tabor, zarówno ten kupowany przez marszałków województw, tak jak przez marszałka województwa warmińsko-mazurskiego nowoczesny tabor Elf – nowe szynobusy, jak również wagony zmodernizowane przez spółkę obsługujące połączenie REGIOekspres, w tym połączenie w relacji Wrocław – Lublin. Tak więc nie będą już kursowały elektryczne zespoły trakcyjne, ale nowoczesne, zmodernizowane wagony.

Jeżeli chodzi o akcję informacyjną, od czwartku na dworcach kolejowych będą rozstawieni informatorzy. Co więcej, jako spółka w naszych kasach na głównych stacjach kolejowych, w tym na dworcach Warszawa Centralna i Warszawa Wschodnia, proponujemy klientom wykorzystanie tłumacza migowego, który osobom niepełnosprawnym umożliwi bezproblemowy zakup biletów w naszych kasach. Myślę, że to byłoby wszystko, co mam do przekazania. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Bardzo proszę teraz przedstawiciela Urzędu Transportu Kolejowego. Pan przewodniczący? Proszę.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Czy pan reprezentujący Przewozy Regionalne mógłby powtórzyć na jaką ogólną liczbę pociągów zmniejszono o 600 ilość pociągów w Przewozach Regionalnych?

Przedstawiciel spółki Przewozy Regionalne Krzysztof Pawlak:

W nowym rozkładzie jazdy 2012/2013 będziemy uruchamiali 1612 pociągów. Obecnie uruchamiamy około 2200 pociągów, w zależności od zlecenia.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

1612 i 2200, dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dobrze. Dziękuję. Bardzo proszę przedstawiciela Urzędu Transportu Kolejowego; bardzo proszę.

Wiceprezes Urzędu Transportu Kolejowego Jakub Majewski:

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, panie ministrze, szanowni państwo. Rzeczywiście, ustawa o transporcie kolejowym w art. 30 ust. 5c nałożyła po raz pierwszy na zarządcę infrastruktury kolejowej obowiązek ogłoszenie rozkładu jazdy na swojej

stronie internetowej i przede wszystkim na wszystkich stacjach i przystankach na 21 dni przed wejściem w życie tego rozkładu. To jest dosyć trudne zadanie i pionierskie w tym sensie, że było wykonywane w tym roku po raz pierwszy. Urząd ze swej strony kontroluje i jest w trakcie kontroli wykonania tego obowiązku. Kontrolujemy około 150 stacji kolejowych w całym kraju, rozpoczynając od miast wojewódzkich w każdym województwie aż do wszystkich mniejszych miejscowości włącznie z najmniejszymi przystankami kolejowymi.

Wstępne wyniki kontroli wskazują na to, że ten obowiązek został wykonany prawidłowo. Na początku było trochę z tym zamieszania. Przewoźnicy cały czas jeszcze korygowali trasy, wprowadzali do rozkładu jazdy nowe pociągi a przede wszystkim wycofywali niektóre pociągi, które w rozkładzie pierwotnie były założone.

Mamy taki paradoks, że obecnie przewoźnik, zgodnie z prawem przewozowym czy z rozporządzeniem ministra o rozkładach jazdy, ma w zasadzie obowiązek wywiesić rozkład jazdy tylko na swojej stronie internetowej i nic nie musi wywieszać w formie plakatowej na żadnym przystanku. Czyli *de facto* cały obowiązek informacyjny spoczywa na Polskich Liniach Kolejowych. Oprócz tego spółka PKP Polskie Linie Kolejowe przekazała informacje zarządcom dworców kolejowych. I tutaj, przez Urząd Transportu Kolejowego prowadzona jest druga kontrola w spółce PKP SA w zakresie informacji dla podróżnych na dworcach kolejowych. Sytuacja też wygląda dobrze dzięki temu, że te działania w jakimś stopniu skoordynowała spółka PKP PLK.

Natomiast myślę, że w przyszłości jest jeszcze duży obszar, o który należałoby zadbać, w postaci informacji dynamicznej, megafonowej, informacji okienkowej, gdzie tak naprawdę system jest niespójny czy też niepełny. Bo tak naprawdę nie wiemy dzisiaj do końca, kto odpowiada za tę informację, co też utrudnia kontrolę od strony praw pasażerów. Bo zmieniają się przewoźnicy przekazują tylko między sobą informacje. Ale nie zawsze dzieje się tak, że informacja zostaje w pełni przeniesiona z jednego systemu do drugiego. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Przechodzimy do drugiej części posiedzenia, do debaty. Bardzo proszę o zgłaszanie się. Odnotowujemy zgłoszenia. Pierwszy zgłosił się pan poseł Tchórzewski, tak że bardzo proszę.

Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):

Chyba zgłosiłem się jako pierwszy, ale widocznie prezydium ma pierwszeństwo.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Dziękuję. Szanowni państwo. Według mojej wiedzy będzie…

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Nieuzasadniony przytyk, ale trudno, prezydium musi znosić także takie uwagi, panie pośle.

Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):

Ale to są sympatyczne uwagi.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Dlaczego zgłosiłem się jako pierwszy? Ponieważ wiem, że moi koledzy posłowie mają szereg uwag szczegółowych, natomiast ja mam przygotowane pytania bardziej systemowe do nowego rozkładu jazdy. Byłoby dobrze, żebyśmy jednak przeszli od uwag szczegółowych do systemowych.

W relacjach o nowym rozkładzie jazdy brakuje mi informacji o systemie i sposobie koordynacji działań przy tworzeniu rozkładu. Zgłaszane przez media problemy regionalne wskazują na to, że jednak są z tym problemy. Zresztą corocznie tworzone są rozkłady jazdy i corocznie też pojawiają się różnego rodzaju problemy zgłaszane ze strony społeczności lokalnych. Przynajmniej z czterech czy pięciu miejsc mam sygnały związane z tym, że w trakcie tworzenia i koordynacji nowego rozkładu jazdy pociągów, wypadły miejscowości korzystające dotychczas z zatrzymywania się pociągów pospiesznych. Są to miejscowości o liczbie ludności znacznie przekraczającej 20 tysięcy, w których dużo

osób korzystało z pociągów pospiesznych, wsiadało do nich na miejscowej stacji lub też z nich wysiadało. W nowym rozkładzie jazdy miejscowości te są bardzo często pomijane czyli zostały znacznie wydłużone przebiegi między poszczególnymi postojami pociągów dalekobieżnych. I to jest jedno.

Druga rzecz jest taka, że tworzenie rozkładu jazdy jest dużym przedsięwzięciem logistycznym i wymaga wielu spotkań koordynacyjnych. Praktycznie jest to jednak tworzenie rozkładu jazdy pociągów tylko na dwa miesiące, bo później co dwa miesiące będą w nich dokonywane korekty. Każdorazowa zmiana rozkładu będzie wymagała poinformowania o tym klientów kolei, taka informacja jest potrzebna. Natomiast informacja, że nowy rozkład jazdy będzie w treści, w jakiej został przyjęty, obowiązywać tylko przez dwa miesiące a taka jest obecnie przekazywana, budzi pewne negatywne refleksje. Refleksje tego rodzaju, że znów na kolei będą „nasiadówy", będą zmiany rozkładu jazdy, itd. itd.

Z rocznego rozkładu została przejęta zasada rozkładu półrocznego czyli po grudniu kolejna zmiana rozkładu nastąpi w czerwcu. Potem już były tylko jakieś tam korekty związane z robotami prowadzonymi na liniach kolejowych. Natomiast w trakcie roku nie było gruntownych zmian w rozkładach jazdy pociągów. Teraz mamy po raz pierwszy podaną informację, że nowy rozkład jazdy jest ważny tylko przez dwa miesiące. I ogólnie się ogłasza, że on obowiązuje tylko przez dwa miesiące. Nie jest to dobra informacja z punktu widzenia przyzwyczajeń, tak bym to określił.

Jest także pytanie systemowe związane z systemem tworzenie rozkładu jazdy pociągów. Do tej kwestii też się panowie nie odnieśliście poza suchą informacją, że znacząco spada planowana w rozkładzie jazdy ilość tras w ruchu towarowym. Co roku widać, że liczba tras idzie w dół. Oczywiście, powoduje to potem duże kłopoty przy planowaniu pracy przewozowej w Polskich Liniach Kolejowych. Niedługo będziemy mieli prawie połowę przejazdów pociągów towarowych, które są przejazdami doraźnymi. Z punktu widzenie sprawniejszego a więc szybszego dowozu towarów, to dobrze nie rokuje.

Jak wynika z informacji, PKP Cargo jeszcze ma zamówionych znaczącą liczbę tras, chociaż spółka ta też z zamówieniami tras schodzi w dół. Jeśli weźmiemy pod uwagę, że ilość masy towarowej przewożona przez pozostałych przewoźników stanowi ponad 50% masy towarowej przewożonej ogółem i, że praca przewozowa prowadzona przez pozostałych przewoźników stanowi już blisko 30%, co to znaczy? To znaczy, że jak się popatrzy na podane cyfry, to tak naprawdę jedyną firmą, która jeszcze planuje przewozy, jest spółka PKP Cargo. Można powiedzieć, że pozostali przewoźnicy towarowi jeżdżą właściwie bez planu.

Czy się na to godzimy? Według mojej wiedzy, jest to znaczące utrudnienie i duży koszt planowania przewozów i robienia indywidualnego rozkładu jazdy dla poszczególnych pociągów. Stąd pytanie – z czym się to wiąże i prośba o informację dlaczego tak jest? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Bardzo proszę, teraz głos zabierze pan przewodniczący Andrzej Adamczyk. Następnym mówcą będzie pan poseł Adam Abramowicz.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Panie ministrze, panie i panowie posłowie, szanowni państwo. Otóż słuchając informacji rządu na temat zmian planów połączeń kolejowych odnoszę wrażenie, że praktycznie nic się nie stało. Mało tego – dążymy do naprawy kolei, do zwiększenia liczby połączeń kolejowych. Tak wynikałoby z informacji chociażby dotyczących połączeń kolejowych Intercity.

Natomiast, panie ministrze, rząd albo pan minister lub pańscy koledzy w rządzie, minister konstytucyjny do spraw transportu i wreszcie premier tego rządu, albo nie rozumieją na czym polega idea państwa i nie czytają swych konstytucyjnych obowiązków, albo rozminęliśmy się z rzeczywistością Oto z jednej strony mamy zapewnienia, że wszystko jest w jak najlepszym porządku, program Twoja Kolej zmienia Grupę PKP i jest realizowany. A z drugiej strony gdzieś między wierszami w jednej z ostatnich informacji dowiadujemy się, że zlikwidowano 27% pociągów w Polsce. Dowiadujemy się,

że na skutek takiej a nie innej polityki, którą trudno nazwać właściwą, pozbawiacie państwo między innymi możliwości dojazdu do pracy dziesiątek, jak nie setek tysięcy ludzi.

Ale chodzi nie tylko o dojazdy do pracy, ale i o powroty z pracy. Na dowód zacytuję oświadczenie Rady Regionalnej Sekcji Kolejarzy NSZZ „Solidarność" w Regionie Małopolskim z 4-go grudnia. To jest dzisiejsze oświadczenie, panie ministrze.

Kolejarze – związkowcy uważają, że działania polegające na likwidacji połączeń kolei regionalnych prowadzą – cytuję „do ograniczenia dostępności do kolejowego transportu zbiorowego dla mieszkańców województwa i są destrukcyjne dla systemu kolejowych połączeń w Małopolsce".

Podam dwa przykłady. Odniosę się do Małopolski, ale zaraz przejdę na północ, na obszary bardzo bliskie ministrowi transportu. Cytuję znowu stanowisko kolejarzy małopolskich: „Przykładem takim jest między innymi połączenie między Krakowem a Suchą Beskidzką, gdzie brak jest możliwości dojazdu z Krakowa do Suchej Beskidzkiej po godzinie 22 oraz możliwości dojazdu z Suchej Beskidzkiej do Krakowa przed godziną 6 rano. Pociągi w relacji Kraków – Bochnia rano rozpoczynające bieg z Bochni do Krakowa, pasażerowie z Brzeska, Jasienia, Rzezawy, nie mają możliwości dojazdu do Krakowa na godzinę 5.30. Nastąpiła likwidacja pasażerskich połączeń kolejowych na linii Skawina – Oświęcim".

Ale to jeszcze nie koniec. Bo oto kiedy zagłębimy się w lekturę informacji i opinii na temat nowego rozkładu jazdy pociągów, a mam w swojej skrzynce mailowej i służę panu ministrowi, co najmniej dwadzieścia linków do różnorakich tekstów, ocenia się, że na Pomorzu jest najgorzej. Nie w Małopolsce, ale na Pomorzu. Że ta hekatomba dotknęła północną część Polski.

I psu na buty, przepraszam za wyrażenie, deklaracje rządu, deklaracje premiera, że państwo walczy z bezrobociem. Państwo to bezrobocie generuje poprzez takie a nie inne decyzje.

Zaraz usłyszymy zapewne od pana ministra: „To nie nasza sprawa, to sprawa samorządów. Nas to nie interesuje. Za przewozy regionalne odpowiadają samorządy". Ale to ten sam rząd, panie ministrze, w 2008 roku usamorządowił pasażerskie kolejowe przewozy regionalne. To ta decyzja brzemienna w skutkach doprowadza do tego, że upada sieć tych połączeń kolejowych, z których najczęściej korzystają osoby dojeżdżające do pracy, najczęściej korzystają dojeżdżający do szkół i do szpitali. Ten system nie działa, a rząd uważa… Przepraszam bardzo…

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo proszę umożliwić wypowiedź koledze z naszej komisji. W związku z tym ułatwiajmy sobie dzisiaj procedowanie. Bardzo dziękuję. Proszę, panie przewodniczący.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Otóż funkcja państwa realizowana przez ministra transportu i obowiązek konstytucyjny nie jest wypełniany, panie ministrze. I trzeba to tutaj jasno i wyraźnie powiedzieć. Bo nie widać tutaj, nie słychać, nic nam nie wiadomo o działaniach regulatora rynku – Urzędu Transportu Kolejowego. Minister transportu nie może przejść do porządku dziennego nad sytuacją, w której likwiduje się 600 pociągów. Zapewne koledzy będą o tym mówili, zlikwiduje się pociągi często bardzo mocno obłożone pasażerami. Mogę podać dwa przykłady z Małopolski, ale nie chcę wchodzić w szczegóły, może przyjdzie na to czas.

Jeżeli nie zdały egzaminu zmiany wprowadzone przed kilkoma laty i nie sprawdził się projekt będący udziałem premiera Donalda Tuska i Cezarego Grabarczyka, którego następcą prawnym jest minister transportu Sławomir Nowak, to rząd powinien zweryfikować tamte decyzje. To nie może być tak, że zostawiacie pasażerów samych sobie. Nie ma i nie może być zgody na to, nie ma i nie będzie zgody na to, żebyście likwidowali całą siatkę połączeń kolejowych.

To nie jest już problem likwidacji jednego połączenia kolejowego, jednego pociągu. Praktycznie likwiduje się całkowicie komunikację pomiędzy ośrodkami tam, gdzie ona jeszcze funkcjonowała. Mało tego. Dzisiaj nikt nie powiedział jak skutkował będzie nowy rozkład jazdy pociągów po 9 grudnia, kiedy nastąpi zerwanie połączeń pomiędzy województwami. Państwo doskonale zdajecie sobie z tego sprawę, a pan minister w szczegól-

ności, że zrywana jest siatka połączeń pomiędzy województwami poprzez likwidację bez mała 30% połączeń pasażerskich w przewozach regionalnych.

W programie Twoja Kolej dajecie nadzieję, że zmienicie Grupę PKP. Jak hipokryzja brzmią słowa, jestem przekonany konsultowane z ministrem transportu, przesłanie natury ogólnej, że zmienicie państwo kolej. „Część inicjatyw możemy uruchomić natychmiast, inne wymagają dłuższego czasu, ponieważ ich realizacja przebiegać będzie w kilku etapach".

Czytając te państwa deklaracje zastanawiam się co stanie się za kilka miesięcy, a właściwie dzisiaj czyli natychmiast. Bo grupa inicjatyw mieści się w określeniu „część inicjatyw możemy uruchomić natychmiast". Jeżeli więc ta grupa inicjatyw jest teraz realizowana i skutkuje 30% połączeń, co stanie się za parę miesięcy? Co stanie się za pół roku? Być może zapadnie decyzja o całkowitej likwidacji przewozów regionalnych, pasażerskich przewozów kolejowych w regionie.

Z tego samego programu, panie ministrze, jeszcze jeden cytat: „Pasażer jest najważniejszy". Czytając to zdanie rodzi się nieodparte przekonanie, że nie chodzi o pasażera, który zechce czekać za chwilę na pustym peronie, do którego nie podjedzie pociąg, którym dojeżdżał do pracy. Tutaj bardziej chodzi o pasażera na tylnym siedzeniu limuzyny rządowej, który faktycznie jest najważniejszy. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Tylko jedno zdanie o przedłożonej informacji. Cóż, faktem jest, że z informacji przedłożonej przez przedstawiciela spółki Przewozy Regionalne wynika, że rzeczywiście jest istotne zmniejszenie liczby połączeń, niemniej jednak nie jest to 30, ale poniżej 25%. Rozumiem ładunek emocjonalny wypowiedzi, ale…

Przedstawiciel spółki Przewozy Regionalne Krzysztof Pawlak:

Panie przewodniczący, jeżeli można wejść w słowo, chodzi o to, że te zlikwidowane połączenia przejmują inni przewoźnicy. Więc tak naprawdę pasażerowie nie tracą…

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Będzie czas na wyjaśnienie.

Przedstawiciel spółki Przewozy Regionalne Krzysztof Pawlak:

Ok.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Proszę pozwolić odbyć drugą część posiedzenia, czyli debata i pytania. Bardzo proszę, pan poseł Adam Abramowicz a później pan poseł Józef Racki. Bardzo proszę.

Poseł Adam Abramowicz (PiS):

Panie przewodniczący, panie ministrze, Wysoka Komisjo. Chciałbym zwrócić uwagę na taki oto aspekt sprawy. Polska musi być bardzo bogatym krajem, że stać nas na takie oto zachowania, myślę że w świecie niespotykane. Wydajemy ogromne pieniądze na remont trasy kolejowej z Warszawy do Terespola. Najpierw była to kwota 750 milionów złotych i to był pierwszy etap. Teraz już w drugim etapie wydatkowana na być kwota 550 milionów złotych. Trasa jest nadal remontowana. Umożliwiamy szybszy przejazd po tej trasie, a następnie PKP na tej trasie pociągi likwiduje.

Były kiedyś bezpośrednie pociągi z Terespola do Szczecina, do Krakowa, były też wygodne połączenia z Warszawą. Pociągi jeździły na tej niewyremontowanej trasie, więc jechało się dosyć długo. Jak zaczął się remont wszyscy mieszkańcy regionu się ucieszyli, że teraz już po remoncie będzie się podróżować szybko, wygodnie i tak jak w Europie. Okazało się, że szybko i wygodnie nie jest, bo nie ma pociągów. Są cztery bezpośrednie pociągi, proszę państwa, z tak dużego obszaru zamieszkałego przez dosyć dużą liczbę osób, w tym także ze stacji granicznej, gdzie po drugiej stronie jest 300-tysięczny Brześć. Można by domniemywać, że gdyby były lepsze połączenia kolejowe, to może ściągnęlibyśmy do Polski więcej turystów z Białorusi.

Bardzo proszę pana ministra, bo myślę, że pan minister nie tylko reprezentuje ministerstwo transportu, ale też jest członkiem rządu, o uzyskanie informacji, dlaczego wydajemy jako państwo tak ogromne pieniądze po to, żeby potem pociągi po tej trasie nie jeździły.

Nie chciałbym podejrzewać, że chodzi o to, żeby za polskie i unijne pieniądze, które miały spłynąć do Polski, bardzo wygodnie po tej trasie jeździli Niemcy z Berlina do Moskwy i Rosjanie – z Moskwy do Berlina. Myślę, że Polakom również należą się pewne prawa. I chyba tak miało być, że pieniądze unijne miały nam poprawiać komfort życia.

Otóż, proszę państwa, są cztery pociągi bezpośrednie z Białej Podlaskiej: godzina 6.06, 11.12, 20.09 i 3.20. Między odjazdem pociągów 6.06 i 11.12 jest ponad pięć godzin przerwy. To jest tak dużo czasu, że jak ktoś ma sprawę do załatwienia w Warszawie albo podróżowanie dalej, to użyje innego środka komunikacji niż kolej. A już między 11.12 a 20.09 jest różnica dziewięciu godzin, co już w ogóle jest niezrozumiałe, bo wielu osobom zamyka drogę do wyjazdu i korzystania z pociągów PKP Intercity.

Ale proszę państwa, w tym wszystkim jest jeszcze jedno kuriozum, o czym pan minister doskonale wie, bo u pana ministra bywałem dosyć często jeszcze w zeszłej kadencji. Otóż przez Białą Podlaską i Terespol jeżdżą pociągi, które się w tych miastach nie zatrzymują, choćby mogłyby. Jest pociąg, którym przedstawiciel Intercity bodajże się chwalił, pociąg nazywa się „Wełtawa". To do niego mają być doczepiane dodatkowe wagony, co umożliwi podróż do Raciborza, Rybnika i Mikołowa.

Bardzo się cieszę, że mieszkańcy Raciborza, Rybnika i Mikołowa będą mogli jeździć tym pociągiem, ale jeszcze byłoby lepiej, gdyby tym pociągiem mogli także jeździć Polacy na całej trasie. Dla mnie jest to niezrozumiałe. „Wełtawa" mija Terespol, potem się zatrzymuje na granicy, bo musi, ale oczywiście nie można do pociągu wsiąść. Potem pociąg mija Białą Podlaską, mija też duży Międzyrzecz Podlaski, Łuków, Siedlce i jedzie sobie do Warszawy, gdzie na dworcu Warszawa Wschodnia stoi przez godzinę. Tam także do pociągu doczepia się dodatkowe wagony dla komunikacji krajowej. A cóż tam szkodzi, aby wagony doczepić w Terespolu i zarabiać pieniądze na tej trasie? To pozwoliłoby na zniwelowanie dziewięciogodzinnej dziurę w połączeniach dalekobieżnych pociągów z Terespola, między godzinami 11.12 a 20.09.

W tamtej jeszcze kadencji uzyskałem informację, że ponoć na przeszkodzie doczepienia wagonów do składu „Wełtawy" stoi za krótki peron w Białej Podlaskiej. Nie wiem czy tam jest za krótki peron, bo to jest dość długi peron. Jeśli jednak rzeczywiście taka jest przyczyna, to może wydając na początku 750 milionów złotych a później jeszcze 550 milionów na remont, opłacałoby się wydać parę złotych na przedłużenie peronu? Chyba to nie byłby nawet milion. Przeszkodą były jeszcze jakieś sprawy związane z prędkością przejazdu, coś z tą prędkością było. Ale jeżeli „Wełtawa" przez godzinę stoi na dworcu Warszawa Wschodnia i doczepia się do niego wagony, to przepraszam, to wszystko można zniwelować. Więc bardzo proszę o wytłumaczenie mi dlaczego jest takie marnotrawstwo? Dlaczego kursuje pociąg, który mógłby ciągnąć dodatkowe wagony osobowe a ich nie ciągnie? I PKP nie zarabia pieniędzy.

Teraz przechodzę do pociągów osobowych. Kiedyś pociągi osobowe były normalną rzeczą na trasie Terespol-Warszawa, ludzie z nich korzystali. Teraz w ogóle nie ma pociągu osobowego na trasie Terespol -Warszawa, proszę państwa. Nie ma – i koniec. Po prostu, żeby dojechać pociągiem osobowym na trasie Terespol – Warszawa trzeba się dwa razy przesiąść. Przy pociągach Intercity padały takie oto argumenty, że małe były potoki podróżnych, co było wcześniej badane. Proszę państwa, jeśli bilet na pociąg Intercity jest prawie dwukrotnie droższy niż na busa, to przy tej biedzie, jaka jest obecnie w Polsce, pasażerowie wybierają niewygodne i niebezpieczne busy. Robią to, mimo iż busy jadą dłużej niż pociąg. Niestety, decyduje ekonomia. Pociąg osobowy byłby tanim pociągiem, tylko go nie ma.

Temu tematowi było w poprzedniej kadencji poświęcone posiedzenie Komisji Infrastruktury, który to temat zresztą zgłosiłem. I to następne kuriozum w naszym bardzo bogatym kraju. Bo musimy być bardzo bogatym krajem, jeśli możemy sobie pozwolić na coś takiego, że województwa zachowują się jak udzielne księstwa w Polsce. Nie liczy się racjonalność, nie liczy się potok pasażerów. Liczy się tylko tyle, że tu jest marszałek województwa lubelskiego, tam jest marszałek województwa mazowieckiego. I w związku z tym każdy sobie działa na własną rękę.

W dzisiejszej informacji nie usłyszałem, że ktoś wyciągnął jakiekolwiek wnioski z poprzedniego posiedzenia naszej komisji. Z tego posiedzenia, które było poświęcone

brakowi koordynacji planów jazdy pociągów regionalnych na granicach województw. Wobec tego po co się tutaj spotykamy, po co dyskutujemy? Jak pamiętam, wówczas wiele osób przyznawało mi racje. Podawane były przykłady, że gdzieś na północy Polski pociąg dojeżdżał do granicy województwa i stawał. A u nas jest tak, że pociągi regionalne jadą sobie z Terespola przez Białą Podlaską, Międzyrzecz do Łukowa, a następnie skręcają do Dęblina, zamiast jechać do Siedlec. Nie wiem czy państwo macie przed oczami mapę Polski, my jesteśmy na osi Terespol – Warszawa, czyli na prostej linii wschód-zachód. Więc pociągi regionalne jadą do Dęblina, zamiast jechać do Siedlec, bo Siedlce leżą już w województwie mazowieckim a Dęblin leży nadal w województwie lubelskim. Problem polega na tym, że na trasie z Terespola do Dęblina nie powiem, że nie jeździ nikt, bo może ktoś tam jeździ, ale jeżdżą tylko jednostki. Bo ludzie na ogół załatwiają sprawy w stolicy, mają swoje interesy w Warszawie, tam studiują, wsiadają do samolotów, załatwiają inne rzeczy, itd. itd. Ale pociąg regionalny nie będzie jechał do Siedlec. I tak też mi odpisuje marszałek województwa lubelskiego. Nie będzie jechał do Siedlec, bo ma za zadanie zabezpieczyć interesy mieszkańców województwa lubelskiego. I koniec, kropka. To jest bezsens, to jest marnowanie pieniędzy, że pociąg jedzie na odcinku Łuków – Dęblin w zupełnie absurdalny sposób. I, że pieniądze uzyskane z eksploatacji tego odcinka można by było przeznaczyć na obsłużenie odcinka Łuków – Siedlce, to już marszałka nie interesuje. Ale, co gorsza, nie interesuje też rządu. Bo gdyby interesowało…

Przypominam, tej sprawie było poświęcone specjalne posiedzenie Komisji Infrastruktury. Gdyby to rząd interesowało, to dzisiaj usłyszelibyśmy informację na ten temat. Czy rząd w ogóle nie zajmuje się tym, że tak wydajemy pieniądze, że wyrzucamy je w błoto? A jednocześnie mamy za mało pieniędzy. Można by było zorganizować dobry przejazd liniami osobowymi. Ale nie, bo rząd nie ma wpływu na marszałka a też sam nie da pieniędzy, nie dofinansuje tych linii kolejowych. I koniec, kropka, nic się nie da zrobić.

Z Siedlec do Warszawy kursują pociągi osobowe co godzinę. I gdyby skorelować pociągi osobowe z Terespola do Siedlec też co godzinę, to nikt by nie narzekał, linia byłaby używana, pieniądze na jej remont nie byłyby wyrzucone w błoto. Ale niestety, między Łukowem a Siedlcami trzeba iść piechotą. Oczywiście, można się przesiąść, bo są inne pociągi, ale kto się będzie przesiadał, żeby podróżować o pół godziny czy o 40 minut dłużej?

Proszę państwa, to jest takie kuriozum, że jak przyjeżdżają goście do mnie jako do posła, to oczywiście mają do wyboru cztery pociągi Intercity, w tym kursujące w takich godzinach, że raczej dopasowane do potrzeb Rosjan lub Białorusinów. Ale jak wybierają pociąg osobowy, to dojeżdżają do Siedlec i ja po nich jadę samochodem. Oni wysiadają na dworcu w Siedlcach, wsiadają do mojego samochodu i mnie się pytają: a gdzie idą dalej tory? A ja odpowiadam: idą dalej do Białej Podlaskiej. Oni pytają: a dlaczego ten pociąg tam nie jedzie? A ja mówię: o to trzeba już zapytać ministra transportu w rządzie Donalda Tuska.

Tego nikt nie potrafi zrozumieć. A mieszkańcy postępują w ten sposób, że jeżdżą po swoje dzieci, po swoją rodzinę do Siedlec, bo Siedlce są dobrze skomunikowane z Warszawą. Mamy taki system, ponieważ województwa są jak udzielne księstwa. To jest problem chyba nie do rozwiązania, chyba że pan minister jednak zacznie słuchać tego o czym mówimy na posiedzeniach komisji i przynajmniej spróbuje powiedzieć, dlaczego tego problemu nie da się rozwiązać.

A przypomnę, że jak mówiono na posiedzeniu komisji, taki problem występuje w wielu miejscach w Polsce, nie tylko na moim terenie. Nie wiem czy jesteśmy aż tak bogaci, żebyśmy mogli sobie pozwalać na takie marnotrawstwo.

Teraz powiem jeszcze o jednej sprawie, którą także nam dzisiaj przedstawiono. Chodzi o uruchomienie pociągu relacji Białystok – Grodno, to chyba są linie regionalne, Białystok –Grodno, pewno jest to potrzebne połączenie kolejowe. Ale jeszcze raz przypominam, że na wschodzie zaraz za naszą granicą leży 300-tysięczny Brześć. Łączy się to z tematem, o którym mówię. Dlaczego nie ma bezpośredniego połączenia kolejowego do Brześcia? Przecież tam też są pasażerowie i tam też są pieniądze, które PKP by chyba zarabiały. Jeśli Białorusin jedzie do Polski, mógłby skorzystać z kolei. Nie ma żadnego połączenia kolejowego a można by załatwić jeden temat z drugim, połączyć pociągi, które by jechały do Brześcia i jednocześnie by obsługiwały tę linię.

Kończąc, chcę panu ministrowi powiedzieć o takim oto doświadczeniu po ostatnim posiedzeniu Komisji Infrastruktury, na którym menadżerowie spółki poinformowali nas, ile to oni zarabiają. Nie wiem czy pan minister jako przedstawiciel właściciela, bo taką uzyskaliśmy informację… Chyba jednak właścicielem jest Minister Skarbu, tak? W każdym bądź razie przy takich zarobkach o jakich nam powiedziano – prezes 100 tysięcy złotych, 70 tysięcy członek zarządu spółki, i przy zadaniach, które ci członkowie zarządu mają realizować a mają bardzo ambitne zadania, taka sprawa jak ustalenie potoku pasażerów jest dla tego zarządu zbyt trudne.

Zdarza mi się jeździć pociągiem relacji Kraków – Gdynia o godzinie 13.47. Pociąg ten w niedzielę, wcale nie przed świętami, nie w okresie wzmożonego ruchu pasażerów, za każdym razem jak nim jadę jest przepełniony i ludzie stoją na korytarzach wagonów. W tę niedzielę też jechałem tym pociągiem i przeprowadziłem rozmowę z pasażerami. Nie będę cytował panu ministrowi tego, co mówili o kolei. Proponuję, aby pan minister wsiadł do takiego pociągu i się nim przejechał. Ja ich tylko poinformowałem, ile zarabiają członkowie zarządu spółki, bo o to mnie, jako posła, pytali. Tym bardziej nie będę cytował jaka była ich reakcja.

Jest niezrozumiałe dlaczego pociąg, którym jeżdżę już kolejny raz i którym jeżdżą moi znajomi, jest zapełniony pasażerami czyli system komputerowy pokazuje, że pociąg jest *full* a więc wypełniony. Ktoś powinien mieć informację, że trzeba do składu tego pociągu doczepić wagony. Bo jeżeli pociąg jest ciągle pełny… Kolega mi podpowiada: a po co? I tak właśnie powiedzieli mi pasażerowie tego pociągu. Powiedzieli: a po co? Przecież my i tak tym pociągiem będziemy jechali i będziemy też siedzieli na korytarzu jak za komuny. Kolej i tak weźmie od nas pieniądze za bilet. To po co mają doczepiać dodatkowe wagony? Dokładnie takie było wytłumaczenie.

Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):

Ja także czasem jeżdżę tym pociągiem…

Poseł Adam Abramowicz (PiS):

Tym pociągiem? Więc to jest tylko przytyk do tego, o czym mówiliśmy na ostatnim posiedzeniu komisji. Myślę, że tak dużo zarabiający członkowie zarządu spółki, jeżeli dalej nie będą sobie radzili nawet z tak prostą sprawą, jak zapewnienie pasażerom wygodnej jazdy, chyba powinni być albo zwolnieni, albo też obniżona im ta horrendalna pensja. Dziękuję za uwagę.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Tylko jedno zdanie, ponieważ problemy referowane przez pana posła Abramowicza także nie są mi obce. Otóż marszałek, który odpowiedział na pismo pana posła, że ma obowiązek reprezentować interesy mieszkańców swojego województwa, odpisał dobrze, tylko źle rozumie te interesy. Dlatego, że interesy tej części województwa lubelskiego, jeśli chodzi o komunikację kolejową, właśnie są takie, że chcą mieć dobre połączenia z Warszawą, ze stolicą. Bo z Białej Podlaskiej i z Terespola do Warszawy linia kolejowa ma niewiele ponad 150 kilometrów a przez Lublin, gdyby tak rozumować, jest 270 kilometrów. W związku z tym jest zrozumiałe, że ludzie chcą mieć to połączenie.

Dlatego przyłączam się do wypowiedzi pana posła i bardzo bym prosił przedstawicieli Przewozów Regionalnych i Intercity. Jest naprawdę potrzeba skoordynowania tej części połączenia kolejowego pomiędzy Łukowem a Siedlcami, bo rzeczywiście linia została przebudowana a przede wszystkim takie są potrzeby.

Oddzielny temat, to połączenie z Brześciem. Przecież chcemy, żeby Białorusini mieli możliwość łatwiejszego przekraczania granicy, na tym nam wszystkim zależy.

Bardzo dziękuję. Bardzo proszę; pan poseł Józef Racki a następnie pan poseł Jerzy Szmit.

Poseł Józef Racki (PSL):

Panie przewodniczący, szanowni państwo. Dostrzegłem coś pozytywnego w tych materiałach, które otrzymaliśmy przed posiedzeniem. Cieszy mnie jedna rzecz, że rozkład jazdy pociągów będzie obowiązywał od dnia 9 grudnia 2012 do 14 grudnia 2013. Dlaczego się cieszę? W ostatnim roku i zdaje się chociażby w ostatnim kwartale trzy razy były

zmieniane rozkłady jazdy. Jeden, jak pamiętam, 10 września, kolejny 10 listopada i teraz będzie 9 grudnia. I każdy rozkład jazdy, który był robiony dla linii Wrocław – Warszawa i Warszawa – Wrocław, wydłużał czas przejazdu. Mam dlatego powód do radości, że przez cały rok nie będzie wydłużany czas przejazdu pociągów.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Przepraszam, panie pośle. Bardzo proszę.

Poseł Józef Racki (PSL):

Nie wiem, jaki jest teraz czas przejazdu w rozkładzie jazdy pociągów na tej trasie, ale myślę, że jest przyzwoity. Miałbym prośbę do pana ministra, choć może jednak do zarządzających infrastrukturą, żeby naprawdę przeanalizowali czas przejazdu pociągów. Uparcie jeżdżę o różnych godzinach pociągami z Kalisza i stwierdzam, że jednak bez uszczerbku można skrócić czas przejazdu pociągów o co najmniej pół godziny a nawet godzinę, na tych torach i przy tych lokomotywach, które są i na tym taborze.

Ale panie przewodniczący pochwalę koleje, żeby milej się jechało, to kolej uruchomiła kino w pociągu. Idę więc do kina, wygodnie siedzę i przez dwie godziny oglądam film i czas podróży jakby z bicza strzelił. Szybko dojeżdżam do Łodzi, potem coś przeczytam i już mam Warszawę. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Oczywiście, mamy głębokie przekonanie, że idziemy jednak do przodu, choć pewnie chcielibyśmy iść trochę szybciej.

Bardzo proszę; pan poseł Jerzy Szmit a później pan poseł Józef Rzońca. Bardzo proszę.

Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):

A Wojtkiewicz, to co?

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Pan poseł Wojtkiewicz przed chwilą właśnie przeszkadzał panu posłowi Rackiemu i dlatego spadł o jedno miejsce niżej. Oczywiście żartuję, za chwilę na pewno pan poseł będzie się mógł wypowiedzieć.

Bardzo proszę; pan poseł Jerzy Szmit.

Poseł Jerzy Szmit (PiS):

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni goście. Otóż, chciałbym, niestety, przypomnieć to stwierdzenie, które już wiele razy powtarzałem na posiedzeniach komisji, mianowicie, że pogłębia się wykluczenie komunikacyjne Warmii i Mazur. Niestety, zmiany w rozkładzie jazdy pociągów ten proces przyspieszają i pogłębiają.

Może wymienię kilka nazw miejscowości. Są to Gołdap, Węgorzewo, Mrągowo, Olecko. To są miejscowości będące stolicami powiatów, do których kolej już po prostu nie dociera. Nie mówię, że to się stało w ciągu roku czy dwóch, ale, niestety, w ciągu ostatnich lat ten proces stale postępuje. Od 1 stycznia przyszłego roku do tych miast dołączy Olecko, gdyż – zgodnie z nowym rozkładem – 31 grudnia br. ostatni pociąg dojedzie do Olecka a potem już pociągi do Olecka mają nie jeździć.

To, niestety, jest smutna prawda. To są wszystko miejscowości Polski Północnej, to są obecnie nasze północne kresy. To jest granica z Federacją Rosyjską. Nie wiem, jak mają się czuć obywatele Rzeczypospolitej, jeżeli PKP, będąca symbolem państwa, z tego pasa północnego po prostu się wycofuje.

Niestety, dotyczyć to będzie też miejscowości Braniewo, które jest zlokalizowane na granicy z Federacją Rosyjską. Miasto znajduje się w pobliżu dużego przejścia granicznego. Niestety, też od 1 stycznia przyszłego roku pociągi relacji Elbląg – Braniewo przestaną jeździć. Będzie też ograniczony ruch pociągów w relacji Olsztyn – Braniewo a więc połączenie Braniewa ze stolicą województwa. A więc, tak naprawdę, Braniewo pozostanie już takim miastem szczątkowo połączonym komunikacyjnie z Rzeczypospolitą, tak trzeba powiedzieć.

Niestety, mamy też do czynienia z drugim bardzo niekorzystnym zjawiskiem. Otóż trwa, i bardzo dobrze, głęboka modernizacja magistrali kolejowej Warszawa – Gdańsk. To jest jedna z kluczowych polskich linii kolejowych. Gdyby jeszcze było tak, że do tej

magistrali są dołączane połączenia i dodaje się komunikację z otaczającymi obszarami, to wtedy efekt ogromnych wydatków idących na modernizację tej linii kolejowej byłby jeszcze lepszy. I tak naprawdę, służyłoby to nie tylko tym, którzy chcą podróżować między tymi wielkimi aglomeracjami, między Warszawą, Gdańskiem i Gdynią, ale też służyłoby mieszkańcom Warmii i Mazur. Bo, niestety, połączenia kolejowe relacji Olsztyn – Działdowo, Olsztyn – Iława, mają być również ograniczane w nowym rozkładzie jazdy pociągów.

Szanowni państwo, chciałem też zapytać o to, jak polskie koleje widzą połączenie Polski z Obwodem Kaliningradzkim a konkretnie – z Kaliningradem. Mamy mały ruch graniczny, który obowiązuje od lata tego roku, nie ma natomiast odpowiedzi infrastrukturalnej a tak naprawdę komunikacji związanej z tym faktem. Być może z jakiś względów jest to trudne. W nowym rozkładzie jazdy jeszcze przed chwilą szukałem takich połączeń kolejowych, ale być może robiłem to niezbyt dobrze.

Szanowni państwo, chciałbym jeszcze zapytać o jedną sprawę, niezmiernie istotną. Mianowicie, pod koniec listopada tego roku została mi przekazana informacja, że w najbliższym czasie planowane jest zamknięcie trzech tysięcy linii kolejowych w Polsce i, że to wynika z faktu przeprowadzenia badań i, że trzeba trzy tysiące linii kolejowych zamknąć. Ponieważ ciągle nie ma na ten temat informacji a myślę, że jest ona ważna dla nas wszystkich, chciałbym się dowiedzieć jakich linii kolejowych ma to dotyczyć. Jakie linie w najbliższym czasie są planowane do zamknięcia? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Dołączył do nas pan senator Stanisław Kogut, witamy serdecznie. Zachęcamy do udziału w debacie.

Bardzo proszę, pan poseł Bogdan Rzońca a następny będzie pan poseł Michał Wojtkiewicz. Jakoś entuzjazmu nie zauważyłem, panie pośle.

Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):

Będę mówił na temat Stróży. Pan senator Kogut stamtąd przyjechał, to mnie wesprze.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Panie przewodniczący, panie ministrze. Sytuacja jest poważna. Myślę, że powinienem zadać pytanie panu ministrowi, czy obecna sytuacja podoba się panu ministrowi? Czy generalnie mamy trwać w sytuacji, jaka jest? Oczywiście, funkcjonują pociągi Intercity, funkcjonują Tanie Linie Kolejowe, funkcjonuje spółka Przewozy Regionalne. Ale doprowadziliśmy do takiej sytuacji, że Tanie Linie Kolejowe konkurują ze spółką Przewozy Regionalne, z kolei ta spółka poprzez interREGIO konkuruje oczywiście z Intercity. Czy mamy trwać w tym stanie – pytają ludzie? Jest tak ogromny bałagan organizacyjny. Jest on mniej widoczny w innych częściach Polski, głównie na Podkarpaciu, ale i tam jest widoczny.

Stąd moje pytanie do pana ministra. Będziemy się spotykać na posiedzeniach Komisji Infrastruktury i uznamy, że ten stan jest dobry, że dobrze jest jak jest? Oczywiście, powstała spółka Przewozy Regionalne, która – jak widzimy – jest coraz mniejsza. I tu pytanie do przedstawiciela spółki Przewozy Regionalne: czy w ślad za tworzeniem spółek samorządowych, nazwijmy je umownie marszałkowskimi, jest również ze spółki Przewozy Regionalne przekazywany jakiś majątek, sprzęt itd.? Jak się ma jedno do drugiego, bo słyszałem, że jest z tym różnie. Natomiast marszałkowie podejmują ogromny wysiłek organizacyjny, żeby przejąć pasażerskie kolejowe przewozy regionalne nie dlatego, że czuli się dobrze jako udziałowcy w spółce Przewozy Regionalne.

Odnoszę wrażenie, że prawdopodobnie mieli jakieś uwagi do spółki Przewozy Regionalne, skoro tworzą własne spółki. Bo gdyby spółka Przewozy Regionalne dobrze funkcjonowała na obszarze poszczególnych województw, to pewnie nie byłoby problemu. Z podliczenia wynika, że już około 1700 nowych tras kolejowych spółki wojewodów przejęły już od spółki Przewozy Regionalne. Są to takie spółki, jak Koleje Wielkopolskie, Koleje Dolnośląskie, pojawia się spółka Arriva, mamy Koleje Śląskie.

I kolejne pytanie: czy spółce Przewozy Regionalne coś wiadomo, że następni marszałkowie województw tworzą nowe własne spółki dla kolejowych przewozów regionalnych? Myślę o Małopolsce. Słyszałem, że marszałek województwa małopolskiego się przymierza do pomysłu utworzenia własnej spółki kolejowej. Proszę o takie informacje. I odpowiedź na pierwsze pytanie: czy pan minister jest zadowolony z faktu, że jest tak, iż jedna spółka kolejowa wchodzi drugiej w paradę, nie ma dokładnie uzgodnionych obszarów działania, są natomiast obszary chaotycznej konkurencji? Tak bym to nazwał.

Druga sprawa dotyczy generalnie połączeń kolejowych z Ukrainą. Myślę o węźle kolejowym Zagórz. Czy będą uruchamiane jakiekolwiek połączenia kolejowe z Zagórza w stronę Ukrainy poprzez Krościenko? Od strony Przemyśla są połączenia kolejowe, natomiast chodzi o połączenie od strony węzła kolejowego w Zagórzu. Na razie tyle, dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Bardzo proszę pana posła Michała Wojtkiewicza a następnie zabierze głos pan poseł Maciej Małecki.

Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):

Dziękuję bardzo. Wiele tematów, które chciałem poruszyć, już zostały poruszone. Może powiem anegdotę. Jak Napoleon podwyższał podatki, to pytał co o tym mówią ci, którzy mają płacić podatki. Odpowiadano mu: ano, narzekają. To jeszcze im przywalić, powiadał Napoleon. Jak już podatki zostały przywalone Napoleon znowu pytał: i co teraz mówią? Odpowiadano mu: ano, narzekają strasznie. No, to jeszcze im przyłożyć – odpowiadał Napoleon. No i co teraz ?– pytał znowu. Teraz to już się śmieją – odpowiadano. E, to już za dużo żeśmy przywalili – powiedział Napoleon.

Dzisiaj mamy taką sytuację na kolei. Jest na sali pan senator Stanisław Kogut, więc nawiążę do linii kolejowej przy której on mieszka. Ale przy okazji odpowiem panu posłowi Rackiemu. Panie pośle, to jest kino objazdowe. Ono też jeździło u nas na linii kolejowej Kraków – Warszawa, badano w ten sposób jakość satysfakcji pasażerów. Wydano na to 7 milionów złotych. Teraz znowu zbierają takie informacje. Ja bym dał za darmo swoją opinię: satysfakcja pasażerów na kolei to jest mniej niż zero.

Dlaczego kolej wyłącza pociągi, dlaczego jeździ coraz mniej pociągów? Mówią, że nie ma kto jeździć tymi pociągami. A dlaczego pasażerowie nie jeżdżą pociągami? Bo pociągi nie są po prostu dostosowane do potrzeb społeczeństwa. Powiem ze swojego podwórka. Takim przykładem między innymi są Stróże. Cała masa ludzi mnie o tym informuje. Dzisiaj byłbym w mniejszym stopniu osobą, która jest spolegliwa. Wiem, że kolej to jest w ogóle dzisiaj przyszłość. To jest bardzo istotna sprawa. To nie jest tak, że mówię z sarkazmem po to, żeby komuś dokuczyć, tylko po to, żeby państwo i panowie ministrowie to zrozumieli i wszyscy w jakimś stopniu naprawdę podjęli działalność na kolei. Bo to jest bardzo istotna sprawa. I jest wiele marnotrawstwa, co powiedział też pan poseł Abramowicz.

Powiem o jeszcze jednym przykładzie. Z Tarnowa o 5.37 odchodzi pociąg regionalny, 10 minut później Tanie Linie Kolejowe uruchomiły jakieś interbusy i przyjeżdżają mniej więcej w tym samym czasie. Więc się pytam: po co to wszystko? Po co w ogóle ten cyrk? Czy wy macie za dużo pieniędzy? O godzinie 5.50 zamiast pociągu idzie autobus, do którego nie można wsiąść, bo tyle jest chętnych ludzi. Dwa razy się naciąłem, bo chciałem wsiąść do autobusu. Nie udało się – autobus był *full*. O 5.37 odchodzi pociąg regionalny i o 5.50 autobus.

A odnośnie Stróży, idzie pociąg, ludzie interweniują, bo chcą się do Krakowa dostać przed godziną ósmą. Tymczasem pociąg, który z Tarnowa wyjeżdża chyba o godz. 6.16 jest o 8.09 w Krakowie. To jest właśnie dopasowanie do potrzeb. Ludzie chcą dojechać do Krakowa 15 minut szybciej. Wiem, że w tej chwili są tam duże perturbacje z remontem. Chcę was pochwalić, że remont jest dobrze robiony, ale strasznie wolno. Czekamy, abyśmy z Tarnowa szybciej jeździli do Krakowa i może się tego doczekamy, już na to nie narzekam, bo się coś robi. Dworzec też został wyremontowany. Po prostu tyle pieniędzy jest marnowanych na kolei, że naprawdę można bardzo dużo zrobić, zamiast te pieniądze wydawać bezmyślnie.

Pan prezes dostaje prawie 100 tysięcy złotych i nie ma żadnej odpowiedzialności. Proszę się nie dziwić. Będziemy naprawdę bardzo ostro stawiali sprawę. Jeżeli nie ma odpowiedzialności a jest w taki sposób badany stopień jakości satysfakcji pasażera kosztem 7 milionów złotych, to przepraszam bardzo – jesteśmy cholernie bogaci. Dziękuję bardzo. Panowie, zabierzcie się do roboty.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Bardzo proszę, pan poseł Maciej Małecki a później będzie pan poseł Stanisław Lamczyk.

Poseł Maciej Małecki (PiS) – spoza składu Komisji:

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, panie ministrze. W nowym rozkładzie jazdy pociągów od 9 grudnia na linii Warszawa – Sochaczew – Łowicz nie będzie żadnego połączenia TLK pomiędzy godzinami 15.05 a 16.50. To jest godzina szczytu, kiedy ludzie wracają z pracy zarówno w Sochaczewie jak i w Łowiczu. Nie chcieliśmy być gołosłowni i podawać argumentu, że na tej trasie jeździ dużo osób. Dlatego przez ostatni tydzień we współpracy z samorządami liczyliśmy pasażerów. Z obliczeń wynika, że w ciągu miesiąca z tej linii korzysta około 4 tysięcy osób. Te osoby wysiadają z pociągów w Sochaczewie i w Łowiczu.

Nie będzie połączeń, mówię o pociągu „Lubuszanin" do Zielonej Góry i Gorzowa o godzinie 16.00 z dworca Warszawa Centralna. W tej chwili ten pociąg wypada z rozkładu jazdy a następny pociąg o 16.36 jest opóźniony o 15 minut. Czyli jest luka komunikacyjna między godzinami 15.05 a 16.50. Na tej trasie jeżdżą pociągi Kolei Mazowieckich, ale podróż nimi jest o pół godziny dłuższa i osoby korzystające z połączeń kolejowych tej spółki są u siebie o pół godziny później. To istotne, kiedy chce się coś załatwić w banku, odebrać dziecko z przedszkola czy ze szkoły, albo załatwić cokolwiek.

W związku z tym chciałbym zapytać czy jest to zgodne ze strategią PKP Intercity, która to spółka reklamuje pociągi TLK, jako pociągi dla ludzi z dużych miast, ale również z mniejszych miejscowości używających kolei jako wygodnego środka transportu w podróżach na wakacje, do rodziny czy do pracy. Także dla ludzi młodszych, w tym uczniów i studentów. To właśnie te osoby korzystają z połączeń kolejowych do Sochaczewa i do Łowicza.

Powołam się na słowa prezesa zarządu PKP SA, pana Karnowskiego, który mówił o strategii spółki na lata 2012-2015, że jest to spojrzenie menedżerskie. Jesteśmy menedżerami a nie politykami czy legislatorami. Nie pasażer a klient. Tak mówił pan prezes.

W związku z tym zwracam uwagę, że w tym przypadku PKP Intercity lekką ręką pozbywa się miesięcznie około czterech tysięcy pasażerów – klientów. Myślę, że w skali roku jest to około jednego miliona złotych straty.

Dodatkowy problem, który sygnalizowałem zarówno w interpelacjach do pana ministra, jak i w pismach do przewoźników, to wspólny bilet. Myślę, że nie dotyczy tylko Mazowsza. Od końca tego roku PKP Intercity i Koleje Mazowieckie przestały honorować swoje bilety. Mówię umownie „wspólny bilet", ponieważ już zostałem trochę wyedukowany, że nazwa jest znacznie dłuższa i że chodzi o wzajemne honorowanie biletów itd. Ale podróżnego kupującego bilet w kasie to nie interesuje. Podróżny chce kupić jeden bilet i wsiąść do pociągu, którym będzie mógł dojechać najszybciej.

Ze względu na systematyczne opóźnienia pociągów zwyczajowa jest sytuacja którą, jak myślę, każdy mógłby przywołać ze swojego regionu. Na przykład komunikat o godzinie 5.30: „Pociąg pospieszny ze stacji …przybędzie z opóźnieniem około 50 minut". A podróżny czeka. A pięć minut później podjeżdża na peron pociąg osobowy, ale podróżnemu nie wolno do niego wsiąść, bo jego bilet na ten pociąg nie jest honorowany.

W przypadku pociągu, o którym mówiłem, główny problem stanowi pociąg odjeżdżający z godzinie 16.00 z Warszawy do Zielonej Góry, który spada na godzinę 18.05 i nie będzie już się zatrzymywał na mniejszych stacjach. Natomiast 8 minut po godzinie 16 odjeżdża pociąg spółki Przewozy Regionalne. Ale tym ludziom nie wolno do niego wsiąść, ponieważ nie mają biletów miesięcznych. I w ten sposób zmuszamy podróżnych, zmuszacie państwo, do kupowania biletów do pociągów każdego przewoźnika, albo do bardzo długiego podróżowania do domu.

W miejsce pociągu „Lubuszanin" został wstawiony pociąg do Gdańska, też odjeżdżający równo o godzinie 16. I to jest pociąg TLK, który według strategii spółki Intercity, ma też obsługiwać mniejsze miejscowości. Czas zatrzymania się pociągu, to 3-4 minuty na jedną stację. To by rozwiązało problem. Tymczasem ten pociąg zatrzymuje się dopiero w Kutnie. Osoby korzystające na bieżąco z tych połączeń stojąc w ścisku w wagonach mówią: byle tylko do Łowicza, za Łowiczem już się rozluźni. Bo ci pasażerowie korzystają z pociągu najczęściej na tych odcinkach trasy.

I w związku z tym kolejne moje pytania. Czy przed decyzją o zlikwidowaniu tego połączenia spółka Intercity przeprowadziła badanie, ilu pasażerów korzysta z tego połączenia? W jaki sposób badanie zostało przeprowadzane i w jakim okresie? Nie chcę dyskutować o tym czy to połączenie będzie o dwie godziny później lub gdzie pociąg nie będzie się zatrzymywać. Dla mieszkańców tych miast po prostu tego połączenia nie ma. Prosiłbym o podanie wyników badań, jeżeli takowe są oraz o podanie dat przeprowadzania badań.

A już poza wystąpieniem… Panie przewodniczący, jeśli pan pozwoli. Nie mamy na sali projektora, ale mogę panu ministrowi i panu prezesowi przedstawić zdjęcia z dworca Warszawa Centralna z wyświetloną tablicą: godzina 16.00 pociąg do Zielonej Góry i ilu pasażerów do niego wsiada. Gorąca prośba, aby tę sytuację zmienić, nie odcinać ludzi od dojazdu do pracy, bo na miejscu tej pracy nie mają.

Ostatnie zdanie. W godzinach porannych, między 5.34 o 7.58 w godzinach szczytu też nie będzie połączenia pospiesznego do Warszawy.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Opisał pan poseł bardzo szczegółowo sytuację, tak że chyba nikt nie ma wątpliwości z jakimi problemami mamy do czynienia. Bardzo proszę, pan poseł Stanisław Lamczyk. Chyba to był ostatni poseł, który zgłosił się do zabrania głosu. Bardzo proszę.

Poseł Stanisław Lamczyk (PO):

Dziękuję. Panie przewodniczący, panie ministrze, szanowni państwo. Mam przede wszystkim pytanie do przedstawicieli Polskich Linii Kolejowych, dlaczego w niektórych regionach spółka podniosła tak wysoko stawki dostępu do torów kolejowych? W regionie Pomorza są odcinki linii kolejowych, na których stawki dostępu zostały podniesione o 30-40% i to podniesione w sposób nieracjonalny, bo tam gdzie jeżdżą szynobusy. A szynobusy zużywają tory w sposób najmniejszy. Jest to bardzo nieracjonalne podejście, bo przede wszystkim podniesiono stawki na odcinki, gdzie remontowano tory, gdzie prędkość jazdy pociągów była bardzo niska i ograniczona. A do tego jeszcze kursowały autobusy.

Stawki podniesiono w ten sposób, że na przykład marszałek województwa pomorskiego, który przeznaczał pewne kwoty na koleje regionalne, więcej już ich nie przeznaczy. W związku z podwyżką stawek dostępu musiał zrezygnować z niektórych kursów pociągów, co wpłynie na dojazdy ludzi do pracy szczególnie z regionów biednych, popegeerowskich. Tam już jest wysokie bezrobocie a nowy rozkład jazdy pociągów będzie miał wpływ na jego zwiększenie. Unia Europejska żąda od nas, aby dostępność do torów była jak największa. Po podwyżkach stawek dostęp do linii kolejowych będzie u nas droższy niż w Niemczech.

Rozumiem, że nasz rynek kolejowy jest drugim rynkiem w Europie, ale w tej chwili jesteśmy już droższi. W jakim momencie to się zmieni? Kiedy będzie dokonana restrukturyzacja spółki PKP Polskie Linie Kolejowe? Bo chyba wszystko od tego zależy. Nie może dochodzić do takich absurdów, jakie w tej chwili mają miejsce.

Prezes Intercity mówił o uruchomieniu nowego pociągu „Artus" na trasie Warszawa Wschodnia – Gdynia. Rzeczywiście, taki pociąg uruchomiono, ale też zlikwidowano połączenia regionalne. I, na przykład, pomiędzy godziną 17.30 a 19 z Trójmiasta w kierunku Tczewa i dalej Laskowic Pomorskich, Chojnic i Malborka ludzie po pracy nie mają jak dojechać. Pociąg interREGiO „Torunianin" nie załatwia problemów, które pozostały. Jest wobec tego jeszcze raz pytanie do przedstawicieli Polskich Linii Kolejowych – dlaczego tak zrobiono? Dlaczego Urząd Transportu Kolejowego zgodził się z takimi podwyżkami stawek dostępu do infrastruktury? Chciałbym mieć odpowiedź, dlaczego podwyższono

stawki aż o 30-40%? Rozumiem, że średnia jest inna, ale podwyżki stawek naprawdę są duże i nieprzemyślane. Wydaje mi się, że robił je jakiś ekonomista, zabrakło konsultacji społecznych z samorządami.

Nie wiem czy można jeszcze to poprawić. Wydaje mi się, że jeszcze jest na to pora. Bo będzie to miało wpływ na cały wizerunek kolei a wiadomo, że wszyscy na jego poprawę pracujemy. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Wyczerpaliśmy listę posłów chętnych do zabrania głosu i zadania pytań. Bardzo proszę. Panie ministrze wraz z zespołem, proszę o udzielenie odpowiedzi.

Podsekretarz stanu w MTBiGM Andrzej Massel:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo. Pozwolę sobie odpowiedzieć na część pytań zgłoszonych w czasie dyskusji. Również obecni ze mną przedstawiciele Polskich Linii Kolejowych i PKP Intercity udzielą odpowiedzi na pewne pytania szczegółowe, tak żeby ustosunkować się do wypowiedzi wszystkich osób i tego co zostało powiedziane.

Zacznijmy od tego, że rozkład jazdy pociągów jest dokumentem regulującym funkcjonowanie kolei w określonym czasie. Padło dzisiaj stwierdzenie, że rozkład jest obowiązujący od grudnia do grudnia, dokładnie od 9 grudnia bieżącego roku do 14 grudnia przyszłego roku. W ramach tego rozkładu przewidziane są pewne terminy zmian wynikające z dostosowania do prowadzonych robót inwestycyjnych. Oczywiście, to nie jest dobrze, że co dwa miesiące dochodzi do zmiany rozkładu jazdy, natomiast jest to jakiś kompromis wynikający z tego, że procesy inwestycyjne pociągają za sobą konieczność przechodzenia z jednego frontu na kolejny, z jednego szlaku na następny. I wyłączania z ruchu kolejnych odcinków torów. To oznacza też konieczność dostosowania rozkładu jazdy. Nasza troska jest taka, żeby było to jak najmniej bolesne dla pasażerów.

Odnosząc się do pytania, które na początku zgłosił pan przewodniczący Tchórzewski dotyczącego koordynacji tworzenia rozkładu jazdy. Proces polega na tym, że koordynacja jest w rękach zarządcy infrastruktury kolejowej. Natomiast forma komunikacji pomiędzy zarządcą a przewoźnikami jest sformalizowana, przybiera postać składania wniosków o udostępnienie infrastruktury, następnie zarządca opracowuje projekt rozkładu jazdy. Zgłaszane są uwagi do projektu ze strony przewoźników. Tam gdzie można je uwzględnić, jest to uwzględniane a tam gdzie nie, niestety, pozostaje jakaś rozbieżność. Ale zazwyczaj większość kwestii, które są sporne, zostaje rozwiązana. Robią to ludzie, którzy mają świadomość, że na tym samym odcinku torów nie mogą się równocześnie znaleźć dwa pociągi, gdyż zagrażałoby to bezpieczeństwu ruchu kolejowego.

Druga ogólna uwaga. W przypadku pociągów służby publicznej istnieje w tym procesie bardzo duża rola organizatorów przewozów czyli samorządów wojewódzkich. W przypadku aglomeracji stołecznej takim organizatorem jest również Zarząd Transportu Miejskiego. Organizatorem jest również minister właściwy do spraw transportu zamawiający pociągi łączące ze sobą poszczególne ośrodki w kraju, jak również pociągi międzynarodowe.

Rola organizatorów jest czasami bardzo niewdzięczna, dlatego że każdy organizator działa w ramach budżetu jakim dysponuje. Dotyczy to zarówno ministerstwa transportu, jak i samorządów województw, które mogą finansować usługi dla społeczności lokalnych tylko z przychodów jakie osiągają z podatków czyli z PIT-u i z CIT-u. Trudna sytuacja finansowa odbija się również na możliwościach finansowania usług kolejowych, co czasami skutkuje bolesnymi decyzjami, których przykłady były podane w odniesieniu do niektórych województw.

W bardzo emocjonalnym wystąpieniu pan poseł Adamczyk wskazał przykład Małopolski. Akurat jest to województwo, na terenie którego duża jest skala ograniczeń pracy eksploatacyjnej w ruchu regionalnym. Wynika to też z decyzji organizatora, który określił pewne priorytety. Można się z nimi zgadzać lub nie, natomiast w Polsce, jako kraju członkowskim Unii Europejskiej, obowiązuje zasada subsydiarności i jest to dobre prawo organizatora przewozów, w tym wypadku pana marszałka województwa. Oczywiście, podane przykłady pokazują, że nie zawsze wybór jest łatwy. Czasami wywołuje spore problemy w przemieszczaniu się mieszkańców.

Natomiast nie zgodziłbym się z tezą, że najważniejszy jest pasażer jadący w rządowej limuzynie. Mnie też zdarza się korzystać z rządowej limuzyny, natomiast również korzystam z pociągów i widzę jak funkcjonuje transport kolejowy, czasem dobrze, czasem gorzej, czasami bardzo źle. Wolałbym, żeby unikać takich inwektyw, dlatego że wszyscy staramy się poprawić system funkcjonowania kolei.

Odnosząc się do tego co powiedział pan poseł Abramowicz odnośnie linii E20 i komunikacji na trasie Warszawa – Terespol. Rzeczywiście, na tę linię zostały wydane dosyć duże środki publiczne przeznaczone na modernizację. Obecnie trwa drugi etap modernizacji obejmujący na odcinku Siedlce – Terespol duże węzłowe stacje kolejowe, takie jak Siedlce i Łuków, jak również stację Międzyrzecz Podlaski oraz system sterowania ruchem. Na tej linii są oferowane połączenia Intercity. Oczywiście, pasażerowie chcieliby ich więcej. W miarę możliwości będziemy starali się przy następnych edycjach rozkładu jazdy rozważyć uruchomienie nowych połączeń, przynajmniej w godzinach największego ruchu.

Kwestia pociągu „Wełtawa” , będę prosił, żeby ją omówił pan prezes Malinowski, podobnie zresztą jak kwestię połączenia Kraków – Gdynia, to też wymaga wyjaśnienia.

Pan poseł Racki zwrócił uwagę na czas przejazdu pociągów na trasie Warszawa – Wrocław przez Łódź. Nie jesteśmy oczywiście z czasu przejazdu zadowoleni. W ciągu kilku lat, w wyniku działań modernizacyjnych i rewitalizacyjnych, czas przejazdu na tej trasie powinien ulec skróceniu.

Doceniam, że pan poseł zauważa próby przewoźnika, żeby pasażerom podróż umilić. Zwracam też uwagę, że na tej trasie będzie od 9 grudnia dosyć cenna chyba innowacja dla podróżnych, bo połączenie pociągiem relacji Warszawa – Wrocław wyjeżdżającym rano ze stolicy, będzie przedłużone do Jeleniej Góry. Zapewni to bezpośrednie połączenie mieszkańców Warszawy, Łodzi i Ostrowa Wielkopolskiego z Jelenią Górą. W kierunku powrotnym pociąg będzie na wieczór wracał do Warszawy.

Odnosząc się do kwestii wykluczenia komunikacyjnego na przykładzie Warmii i Mazur, temat ten podjął pan poseł Szmit. Zgadzam się, że sieć połączeń kolejowych na terenie Warmii i Mazur kiedyś była dużo większa. Nie chcę porównywać z siecią przedwojenną, ale również jeszcze 20 czy 30 lat temu były obsługiwane wymienione przez pana posła miejscowości, takie jak Gołdap i Węgorzewo. Tak na marginesie, byłem w obu tych miejscowościach, docierając tam jeszcze pociągiem.

To też jest kwestia trudnego wyboru organizatora przewozów, który w tym przypadku ograniczył ofertę przewozową na trasie Olsztyn – Olecko, natomiast podjął decyzję o uruchomieniu połączeń na trasie Szczytno – Wielbark. Zakładamy, że wynika to z analiz potoku podróżnych. Mamy też nadzieję, że w wyniku modernizacji linii Warszawa – Gdańsk poprawią się również w ciągu roku połączenia na trasie Warszawa – Olsztyn, chodzi o czas przejazdu. Dzięki zbliżającym się jednak do końca robotom inwestycyjnym między Warszawą a Działdowem również ulegnie skróceniu czas podróży między Warszawą a Olsztynem, co będzie skutkowało poprawą dostępności tego regionu. A PKP Intercity na tej trasie oferuje niezmienioną liczbę połączeń.

Kwestia 3 tysięcy kilometrów roboczolinii, którą podniósł pan poseł Szmit, myślę że przedstawiciel Polskich Linii Kolejowych wyjaśni to bardziej szczegółowo.

Poseł Rzońca poruszył problem konkurowania przewoźników między sobą na niektórych trasach. Oczywiście, można dyskutować czy jest to sytuacja najbardziej efektywna ekonomicznie, natomiast w warunkach gospodarki rynkowej jest to zjawisko generalnie dość częste. W transporcie samochodowym czy lotniczym również takie przypadki występują. Chcielibyśmy natomiast, żeby jednak oferty przewoźników były jak najbardziej komplementarne w stosunku do siebie. Temu celowi służą plany transportowe opracowywane zarówno z poziomu ministerstwa, i ten plan już obowiązuje, jak i z poziomu organizatorów wojewódzkich. Marszałkowie województw przystąpili do opracowania planów transportowych i będzie to podstawa do organizowania usług publicznych w sposób zapewniający przede wszystkim skomunikowanie pomiędzy pociągami różnych organizatorów przewozów, jak i pomiędzy różnymi środkami transportu.

Sprawa komunikacji na trasie i na stacji Stróże, którą podjął pan poseł Wojtkiewicz. W tej chwili rzeczywiście jest dość trudno naszemu zarządcy infrastruktury zapewnić przeprowadzenie przez remontowany odcinek Kraków – Tarnów wszystkich pocią-

gów, które chcieliby przeprowadzić przewoźnicy. Stąd nie zawsze optymalne godziny przejazdu i nie zawsze optymalne czasy przejazdu pociągów. Natomiast akurat na tym odcinku pocieszające jest to, że inwestycja posuwa się do przodu i gorzej to już raczej nie będzie, mam nadzieję, że lepiej.

W przypadku połączenia autobusowego, proszę mnie sprostować, ale sądzę, że panu posłowi chyba chodziło o autobus spółki Przewozy Regionalne, bo na tej trasie są uruchamiane autobusy od Rzeszowa i Przemyśla w kierunku Krakowa i Katowice. Ale akurat jest to dla dobra pasażerów. Jeżeli bowiem weźmiemy pod uwagę czas przejazdu na przykład z Rzeszowa do Katowic, to komunikacją autobusową można się dostać szybciej. Przedstawiciele spółki Przewozy Regionalne mogą to wyjaśnić. Po prostu jest to też forma odciążenia transportu kolejowego. Myślę, że problem jest też w dobrej informacji dla pasażerów.

Kwestia pociągów wyjeżdżających z Warszawy w kierunku Sochaczewa i Łowicza. Oczywiście rozumiem, że mieszkańcy tych miejscowości chcieliby docierać do siebie z Warszawy pociągami o najkrótszym możliwym czasie przejazdu. Natomiast z punktu widzenia przewoźnika kolejnego, ale również organizatora czyli zamawiającego, ważne jest, żeby zdolność przewozowa pociągów była należycie wykorzystana. W związku z tym nie wydaje się racjonalne, żeby pociąg na odcinku od Warszawy do Sochaczewa czy Łowicza miał bardzo długi, rozbudowany skład, który na odcinku od Łowicza dalej w kierunku Zielonej Góry czy od 9 grudnia także Gdyni, będzie świecił pustkami. W związku z tym rozwiązaniem właściwym wydaje się uruchomienie dedykowanych pociągów, na przykład na trasie Warszawa – Łowicz, z ograniczoną liczbą postojów, które ten potok mogą obsłużyć. Przecież na trasie Warszawa – Siedlce, Warszawa – Radom, czy też na trasie Warszawa – Ciechanów, takich pociągów jest całkiem sporo. I to jest najbardziej racjonalna forma zapewnienia odwiezienia pasażerów po pracy a nie wykorzystywanie do tego pociągów jadących na odległość 400 czy 500 kilometrów.

Pan poseł Lamczyk zapytał o stawki dostępu do infrastruktury kolejowej. Będę prosił o wyjaśnienie ze strony panów prezesów Polskich Linii Kolejowych.

Mój ogólny komentarz: oczywiście, rozkład jazdy nie jest idealny. Mnie, jako człowieka, który angażuje się w sprawy kolei właściwie przez całe swoje zawodowe życie, bolą przypadki, gdy na jakiejś trasie znikają połączenia kolejowe. To nie jest to, co chciałbym widzieć. Dlatego każdemu takiemu przypadkowi będziemy się przyglądali, starając się ułatwić przewoźnikom podejmowanie jednak decyzji pozytywnych, to znaczy uruchamianie połączeń a nie ich odwoływanie. Poruszone w dyskusji kwestie dotyczące potrzeb podróżnych na poszczególnych trasach, również spółka PKP Intercity będzie się starała uwzględnić przy planowaniu oferty przy kolejnych zmianach rozkładu jazdy pociągów.

Moim zdaniem bardzo istotne jest, że rozkład jazdy jest wprowadzany zgodnie z procedurą i oferta została przedstawiona podróżnym. Nie zostało jeszcze powiedziane, że pasażer ma również możliwość skorzystania z systemu info-pasażer, który zapewnia informacje o rzeczywistym biegu pociągów. W przypadku opóźnień jest to szczególnie istotne.

Teraz bym prosił najpierw pana prezesa Pawłowskiego, a następnie pana prezesa Malinowskiego.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję panu ministrowi. Gesty wskazywały, że pan senator Kogut chciał zabrać głos. Czy w tym momencie, czy później?

Senator Stanisław Kogut:

Później.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dobrze. Bardzo proszę pana dyrektora Pawłowskiego, proszę bardzo.

Członek zarządu PKP PLK SA Andrzej Pawłowski:

Dziękuję. Odniosę się może najpierw do dwóch pytań. Pierwsze, pana posła Tchórzewskiego odnośnie indywidualnego rozkładu jazdy i spadku pracy przewozowej w najnowszym rozkładzie jazdy. To jest kierunek naturalny nie tylko w Polsce, ale w całej Europie.

Myślę jednak, że najważniejszą rzeczą jest to, że zarządca infrastruktury kolejowej z tym tematem sobie dość dobrze poradził. Bo jeszcze trzy lata temu byliśmy w stanie rozpatrzyć około 300 wniosków, zapotrzebowanie było dużo większe. Teraz w ciągu doby jesteśmy w stanie opracować od 2500 do 2800 wniosków na indywidualny rozkład jazdy. Ten rozkład jest praktycznie dostępny od ręki i w każdej chwili przewoźnik może go zamówić i w ciągu nawet kilkunastu minut otrzymać informację zwrotną jak pociąg ma jechać. Myślę więc, że ten temat jest u nas dobrze rozwiązany. Zresztą akurat w tej dziedzinie jesteśmy chwaleni ze strony zarządców europejskich, że wyprzedzamy pozostałych.

Jeżeli chodzi o stawki dostępu do infrastruktury kolejowej, to oczywiście średni ich wzrost był na poziomie trochę ponad 1% w ruchu towarowym i 5% w ruchu pasażerskim. Natomiast zdarzały się sytuacje, że ten wzrost był większy. Przykład podany przez pana posła z województwa pomorskiego dotyczył autobusów szynowych, gdzie wzrost stawek był na pograniczu 30%. Tylko trzeba też sobie powiedzieć jasno, że w ostatnich latach w zasadzie podwyżki nie dotykały przejazdów realizowanych przez autobusy szynowe. W konsekwencji stawka dostępu dla takiego typu pojazdu kształtuje się na poziomie ponad 2 zł, natomiast wzrost był 30-40 groszy, jest to stawka za kilometr przejazdu pojazdu.

To bardzo źle wygląda w statystyce, bo jest to jednak wzrost 30-procentowy. Jeżeli jednak weźmiemy pod uwagę rzeczywistą stawkę, to 30-40 groszy nie jest dużą różnicą. Przypuszczam jednak, że nie jest to argument, który mógłby powodować podjęcie decyzji przez marszałka województwa o rezygnacji z tego typu przewozów. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Bardzo proszę przedstawiciela Intercity.

Prezes PKP Intercity SA Janusz Malinowski:

Odnośnie pociągu „Wełtawa". Dlaczego pasażerowie Raciborza, Mikołowa czy Rybnika mogą otrzymać ofertę i do tego pociągu mogą być doczepione wagony a dlaczego pasażerowie Terespola czy Białej Podlaskiej nie mogą tego otrzymać? Odpowiem krótko: bo nie ma takiej możliwości technicznej. Pociągi jadące z Moskwy, z Mińska przez Terespol, Warszawę na południe kraju po prostu dzieli się w Warszawie na pociąg jadący na południe a część wagonów jedzie dalej, do Amsterdamu. To jest pociąg o największej wadze brutto w Polsce, bo aż 750 ton. Nie ma już żadnej możliwości technicznej dołączenia do niego wagonów.

Kiedy pojawią się takie możliwości techniczne? Pojawiają się w Warszawie, bo pociąg zostaje podzielony i wtedy możemy dołączyć wagony i z tej możliwości korzystamy. W ten sposób poprawiamy ofertę pasażerom ze Śląska. Jeżeli byłaby możliwość zrobienia podobnego manewru dla pasażerów z Terespola i Białej Podlaskiej, oczywiście byśmy ją wykorzystali. Ale przy wadze brutto 750 ton jest to technicznie niewykonalne.

Odnośnie pociągu, który jest przepełniony, odchodzący o 13.41 z Krakowa do Gdyni. To jest pociąg TLK „Norwid". Szanowni państwo, bardzo szczegółowo monitorujemy stopień zajęcia miejsc w naszych pociągach. Mało tego, mogą to również oglądać nasi pasażerowie. Na stronie internetowej Intercity jest specjalna zakładka, gdzie można obejrzeć w jakim stopniu zajęte są miejsca w pociągach. Kolor biały pokazuje, poziom wykorzystania miejsc poniżej 50%, kolor żółty – od 50 do 80% i kolor czerwony – powyżej 80%. Odpowiem w tej chwili, że pociąg o którym teraz mówimy, pali się już na czerwono czyli zajętych jest już ponad 80% miejsc siedzących.

Dlaczego tego pociągu nie wzmacniamy? Ten pociąg wzmacniamy, w tygodniu jeździ w zestawieniu siedmiu wagonów, w piątek i w niedzielę jedzie w zestawieniu dziesięciu wagonów. I tego pociągu już bardziej wzmocnić nie możemy. Oferta z Krakowa do Warszawy, bo tylko na tej linii jest podwyższony poziom zajętych miejsc, bo z Warszawy do Gdańska ten pociąg jeździ już przy mniejszej liczbie zajętych miejsc, jest bardzo bogata. Jest bardzo dużo pociągów z Krakowa do Warszawy i można wybrać inne pociągi. Tym bardziej, że jak powiedziałem, pasażer ma możliwość sprawdzenia jaki jest aktualny stan zajętych miejsc w danym pociągu.

Odnośnie Sochaczewa…

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo przepraszam. Panowie posłowie! Bardzo proszę jeszcze chwilę wytrzymać.

Prezes PKP Intercity SA Janusz Malinowski:

Odnośnie Sochaczewa. Pan minister już w zasadzie ubiegł mnie w odpowiedzi. Mogę tylko dodać, że w godzinie szczytu przewozów czyli wtedy, kiedy ludzie chcą po pracy wrócić do domu, między godzinami 15 a 17, w ciągu dwóch godzin odjeżdża osiem pociągów do Sochaczewa. Jest to pięć pociągów Kolei Mazowieckich czyli przewoźnika obsługującego przewozy w rejonie województwa a więc przewozy podmiejskie, jeden pociąg interREGIO i dwa pociągi Intercity.

W strategii PKP i Intercity jest zatrzymywanie się pociągów na stacjach w miejscowościach powiatowych, żeby zapewnić jak najszerszy dostęp do naszej oferty, żeby jak najwięcej pasażerów mogło korzystać z ułatwień komunikacyjnych. Ale przewozy podmiejskie nie są w naszej strategii. Nie może być takiej sytuacji, że nasz pociąg z pełną rezerwacją mamy zestawić z piętnastu wagonów, które będą przez pasażerów zajęte do Sochaczewa a od Sochaczewa następnych 400 kilometrów trzynaście wagonów będzie jechało pustych. To jest też ekonomia, proszę państwa szanownych posłów. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Może jeszcze wysłuchamy przedstawiciela spółki Przewozy Regionalne.

Poseł Maciej Małecki (PiS) – spoza składu Komisji:

Ad vocem, panie przewodniczący, myślę że to jest bardzo ważne, żebyśmy nie rozjechali się po porostu w innym kierunku.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dobrze, niech będzie, pierwszy Sochaczew. Pan poseł Maciej Małecki. Bardzo proszę, *ad vocem*.

Poseł Maciej Małecki (PiS) – spoza składu Komisji:

Jeszcze jedna sprawa, bo ani pan minister ani pan prezes nie odnieśli się do tematu wspólnych biletów. Tak naprawdę, to rozwiązałoby w znacznej mierze wiele problemów i niedogodności związanych z rozkładem jazdy.

Natomiast, panie prezesie, pan minister wymieniał jeszcze nazwę miejscowości Łowicz. Akurat to nie jest mój okręg wyborczy, ale mamy do czynienia z taką samą sytuacją jak w Sochaczewie. Pan już tylko skrócił trasę do Sochaczewa. Na tej trasie z Warszawy jeździ bardzo wiele osób, to jest odległość 60 kilometrów. Nie wiem czy w interesie spółki leży odsyłanie do konkurencji. Bo z całym szacunkiem do spółki Koleje Mazowieckie, z całym szacunkiem do spółki Przewozy Regionalne, to jednak są konkurenci. Zarobią inni, a nie spółka Skarbu Państwa – PKP Intercity.

Pan, panie prezesie, powiedział, że pan minister już w dużej mierze wyczerpał temat. Chcę przywołać słowa pana ministra, dla mnie bardzo ważne, że problem na tej linii powinien zostać rozwiązany przez połączenia dedykowane do Łowicza, gdzie będzie ograniczona liczba przystanków. Myślę, że i do Kutna byliby na to klienci. Ten temat mógłby być w taki sposób rozwiązany. Dla mieszkańców tych miejscowości jest może mniej ważne, gdzie dalej jedzie pociąg, dla nich ważne jest to, aby dojechać do domu. Ale tak samo ważna jest również komunikacja w stronę Torunia, w stronę Bydgoszczy i w stronę Poznania.

Panie prezesie, w związku z tym rozumiem, że jak pan mówił, że minister w znacznej mierze wyjaśnił temat, przywołuję jego słowa dotyczące połączeń dedykowanych na tej linii. I zwracam uwagę, że 60 kilometrów ponad godzinę jedzie pociąg osobowy. Jeśli opóźniony jest pociąg z Berlina czy jakikolwiek inny pociąg dalekobieżny, to jak domino sypie się wszystko i najdłużej czekają Koleje Mazowieckie.

Podkreślam – czekam na odpowiedź dotyczącą wspólnych biletów kolejowych. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Pan poseł Adam Abramowicz.

Poseł Adam Abramowicz (PiS):

Pan prezes wspomniał coś o ekonomii. Przeprowadził pan dalej bardzo ciekawy wywód. Czyli tak; klienci chcą jeździć o tej godzinie z Krakowa do Warszawy, PKP Intercity wie o tym, bo ma taką informację ze sprzedanych biletów. Intercity nie może podczepić więcej wagonów z jakiś powodów technicznych, ale innego pociągu też nie da i niech sobie klienci pojadą innymi pociągami, które są mniej obciążone, ale już o innej godzinie, która im nie pasuje.

To rzeczywiście jest fajna zasada ekonomii, chyba tylko wzięta z Księżyca. Bo wie pan, ci klienci, którzy chcą jechać o tej godzinie, wybierają inne środki lokomocji a wy nie zarabiacie pieniędzy. Z tym, że ja już zaczynam podejrzewać, że motywacja podawana przez młodych ludzi z pociągu jest jednak bardziej prawdopodobna. Bo nie sądzę, żeby pan nie wiedział, że ekonomia działa inaczej. Oni powiedzieli, że PKP dobrze wie, że oni jadą pociągiem na korytarzu. Zapłacili co prawda za bilety siedzące, ale i tak jadą. To może o to chodzi? Pana wyjaśnienie po prostu powala na ziemię, jeśli chodzi o przywołanie ekonomii.

Druga sprawa pociągu „Wełtawa”. Wie pan, akurat pan minister był wtedy świadkiem rozmów. Pan minister zapewne pamięta, że nie było podawanych takich argumentów, jakie pan dzisiaj podaje. Więc, jaka jest prawda i kto tutaj mówi prawdę? Na początku była podawana długość peronu a później moc lokomotywy. A teraz panowie mówią, że się nie da podłączyć wagonów. Ale jeśli pan uważa, że się nie da, to między godzinami 11.12 a 20.09 a więc w ciągu dziewięciu godzin, dajcie możliwość wyjazdu ze wschodu Polski do Warszawy. Bo ludzie jadą samochodami lub busami. I też na tym zarobicie, bo dziewięciogodzinna przerwa, to jednak jest ogromna przerwa. Albo sobie skalkulujcie. Bo według mnie łatwiej jest dołączyć dwa wagony, które będą pełne, będą zarabiały i będziecie mieli z tego pieniądze niż dawać nowy pociąg. A jak nie, to dajcie nowy pociąg.

Poszło już 750 milionów na remont torów i potem znowu 550 milionów a pociągi nie jeżdżą. To jeśli tak ma wyglądać Polska, to ja dziękuję. Dziękuję i przepraszam, trochę się uniosłem.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

No, więc właśnie. Nie jest to powód, żeby zaraz na Polskę się obrażać. Po to jest także dzisiejsze spotkanie, żeby mówić o problemach i żeby je rozwiązywać. Pan poseł Jerzy Materna, bardzo proszę.

Poseł Jerzy Materna (PiS):

Ja krótko o „Lubuszaninie”, bo dzisiaj dużo mówiliśmy o tym pociągu. Patrzę na nowy rozkład i widzę, że następuje zmiana. Co kilka miesięcy „Lubuszanin” ma inny rozkład jazdy. Dzisiaj z Zielonej Góry do Warszawy wyrusza o 4.40 i jesteśmy na miejscu po 10-tej. I to jest racjonalny czas dojazdu do Warszawy, żeby na miejscu cokolwiek załatwić. Po zmianach pociąg wyruszy o 6.12 i wpół do dwunastej będzie na miejscu w Warszawie. Powrót też nie jest racjonalny, bo pociąg z Warszawy wyjeżdża o 18.05. A 5 minut wcześniej odjeżdża pociąg Eurocity Warszawa – Berlin. Więc jeden pociąg odjeżdża po drugim a wcześniej o godzinie 16 nie ma żadnego. To jest w ogóle nieracjonalne myślenie.

Przed chwilą pan prezes mówił, że dalekobieżne mają być, powiedzmy…A to połączenie jest w ogóle bez sensu. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Nie chciałbym się do tego odnosić, bo akurat wcale nie musi tak być tylko dlatego, że jeden pociąg odchodzi dziesięć minut po drugim, to oczywiście jest nieracjonalne. Oddaję głos panom prezesom.

Poseł Jerzy Materna (PiS):

Ale wcześniej przez trzy godziny nie ma połączenia.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dobrze, tylko że my pracujemy na sieci kolei a nie na jednej linii kolejowej. Dobrze. Bardzo proszę, panie ministrze..

Podsekretarz stanu w MTBiGM Andrzej Massel:

W sprawie wspólnego biletu wypowie się pan Jakub Majewski.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo proszę.

Wiceprezes UTK Jakub Majewski:

Szanowny panie pośle. Rzeczywiście, sprawa wspólnego biletu jest jakby trudnym elementem w całym systemie kolejowym nie tylko u nas. Tego wyrazem są trwające prace nad czwartym pakietem kolejowym na poziomie Komisji Europejskiej, który rzeczywiście ma uregulować kwestię pewnego systemu taryfowego, ogólnokrajowego, będącego również pod kontrolą regulatora. Natomiast na dzisiaj kwestia porozumień między przewoźnikami jest wyłącznie kwestią ich dobrej woli. Regulator czy ministerstwo transportu, jako resort odpowiedzialny, może zachęcać czy może promować pewne zachowania, co też się dzieje. Ale w momencie przejmowania ruchu przez Koleje Mazowieckie była taka oferta, że bilety spółki PKP Intercity były honorowane w pociągach osobowych Kolei Mazowieckich. Następnie spółka z tej oferty się wycofała stwierdzając, że nie będzie już honorować biletów konkurenta.

Myślę, że to jest bardziej pytanie do marszałka województwa mazowieckiego jako właściciela Kolei Mazowieckich, czy do zarządu spółki Koleje Mazowieckie. Zdecydowanie jest tak, że dla systemu kolejowego byłoby lepiej, gdyby był ogólnopolski system taryfowy. Natomiast z drugiej strony trzeba powiedzieć, że nie ma również wspólnego systemu sprzedaży biletów na autobusy PKS. Nawet firmy taksówkowe mają różne cenniki, podobnie zresztą firmy lotnicze, każdy przewoźnik ma swój system taryfowy. Niestety, to nas dotknęło wraz z liberalizacją kolei, że to nie jest jeden spójny system. Pewnie z czasem to się jakoś ureguluje. Myślę, że silniejsze powinny być kompetencje rządu, ale to jest już w pewnym stopniu w rękach parlamentu. Dziękuję.

Poseł Maciej Małecki (PiS) – spoza składu Komisji:

Panie przewodniczący, chcę powiedzieć tylko jedno zdanie. Czy na linii do Modlina jest wspólny bilet i czy nie ma tak, że po prostu pociągi odjeżdżają 5 czy 10 minut po sobie jadąc tą samą trasą na te same stacje? Gdyby był jeden wspólny bilet, to by był jeden pociąg zapełniony pasażerami i przewoźnik by zarabiał.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Prosiłbym, żeby jeszcze zabrał głos przedstawiciel spółki Przewozy Regionalne. Bardzo proszę. Są kwestie dzisiaj poruszane, co do których, jak się wydaje, istotne jest także stanowisko spółki Przewozy Regionalne. Bardzo proszę.

Przedstawiciel spółki Przewozy Regionalne Krzysztof Pawlak:

Krzysztof Pawlak, Przewozy Regionalne. Szanowni państwo. W odniesieniu do przedstawionych problemów ograniczeń oferty przewozów, jak powiedział już pan minister, wynikają one przede wszystkim z zamówień samorządów województwa. W przypadku Warmii i Mazur i w przypadku Małopolski jest to zmniejszenie zamówienia, które wynikało z konkretnych zapisów warunków przetargów, które się odbywały w tych samorządach.

Pojawiło się jeszcze połączenie Zagórz-Ukraina. Obecnie spółka nie posiada takiego zamówienia ani ze strony Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, ani ze strony żadnego z samorządów. Natomiast do Brześcia w obecnym i w przyszłym rozkładzie jazdy oferowane są trzy pary połączeń Terespol-Brześć. Dlaczego Terespol-Brześć? Wynika to przede wszystkim z warunków technicznych oraz związanych z kontrolą na granicy. Pociągi te są skomunikowane z pociągami regionalnymi dalej w kierunku Łukowa i Dęblina.

Natomiast w kwestii interREGIObusa i pociągu o 5.37 z Tarnowa do Krakowa. interREGIObus jest to oferta przewozów spółki Przewozy Regionalne stworzona ze względu na prowadzone prace modernizacyjne na linii Rzeszów-Kraków-Katowice. W związku z brakiem przepustowości na pociągi interREGIO zostały uruchomione autobusy, które w rzeczywistości jadą obecnie znacznie krócej na linii Tarnów – Kraków. Natomiast pociąg REGIO o godzinie 5.37 z Tarnowa do Krakowa jest pociągiem regionalnym dowożącym do pracy i szkoły, zatrzymującym się na wszystkich stacjach i przystankach. Stąd

jest to pociąg wyjeżdżający jako pierwszy o godzinie 5.37, natomiast o 5.50 jest autobus czyli interREGIObus, który kursuje w zamian za odwołane na czas modernizacji pociągi interREGIO.

Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):

Ale ten autobus zabiera 40 czy 35 osób.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Panie pośle…

Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):

Dobrze, ale *ad vocem*. Chodzi tylko o logikę. Panie przewodniczący, ja tylko powiem słowo i już naprawdę nie będę do końca się zgłaszał. 10 minut później zabiera się 40 czy 35 osób do tego autobusu. Proszę pana, czy pan ma za dużo pieniędzy? Po prostu to jest głupota. A jeszcze jedno zdjęcie panu pokażę…

Sekretarz Komisji Marcin Mykietyński:

Do mikrofonu…

Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):

To już będzie poza mikrofonem…

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Czy pan już skończył?

Przedstawiciel spółki Przewozy Regionalne Krzysztof Pawlak:

Tak.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Czy jeszcze ktoś chciałby zabrać głos? Pan poseł Szmit, pan poseł Abramowicz. Zamykam listę. Jeszcze pan przewodniczący Adamczyk. Zamykam listę, nie udzielę już nikomu więcej głosu.

Proszę bardzo, pan poseł Adam Abramowicz. A, jeszcze pan senator.

Poseł Adam Abramowicz (PiS):

Tak, ale pan z Przewozów Regionalnych akurat ogląda zdjęcia i muszę poczekać aż skończy.

Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):

To już jest głupota.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Panie pośle Michale Wojtkiewiczu. Niech pan powie, że pan się nie zgadza, ale niech pan nie używa mocnych słów. Być może to wynika z racjonalnych przesłanek, trzeba o tym pogadać.

Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):

Gdyby to wynikało z racjonalnych przesłanek, to bym powiedział, że się nie zgadzam.

Sekretarz Komisji Marcin Mykietyński:

Do mikrofonu, panie pośle.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Ale to nie jest powód, żeby naprawdę używać takich słów i obrażać rozmówców. Proszę, pan poseł Abramowicz.

Poseł Adam Abramowicz (PiS):

Chciałem nawiązać do informacji o połączeniach kolejowych Brześć – Terespol. Rzeczywiście, wiem że takowe istnieją, tylko jak rozumiem, są to połączenia dla ludzi, którzy chcą szybko przejechać, sprzedać, kupić i wrócić. Tak? A może byśmy się otworzyli także na obywateli Białorusi czy Rosji? Bo sporo pociągów w Brześciu kończy bieg i chcą do Polski przyjechać, pójść do hotelu, zwiedzić, wydać pieniądze i wrócić. Zapewniam pana, że taki turysta nie będzie chciał przejechać z Brześcia do Terespola, z Terespola do Łukowa, z Łukowa do Siedlec i z Siedlec do Warszawy. Na pewno. Więc albo w ogóle nie przyjedzie, albo użyje samochodu.

A ja państwu tylko chcę pokazać, że na tym można zarobić. Przy okazji skorzystają też Polacy.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Wymieniamy także poglądy z przewodniczącym Tchórzewskim. Prawdopodobnie, panie pośle, nie ma tu innego rozwiązania. Obiektywne przyczyny powodują, że nie możemy dołączyć dodatkowych wagonów. Więc wydaje się, że jedynym rozsądnym rozwiązaniem będzie zamówienie, ale już samorządu mazowieckiego, bo lubelski, już wiemy, kieruje pociągi na Dęblin. A przecież chodzi o województwo lubelskie. Powinniśmy po prostu apelować, prosić i wydaje się, że spróbujemy taką inicjatywę wykonać.

Bardzo dziękuję. Bardzo proszę…Nie, panie pośle Wojtkiewicz. Obiecałem, że zabiorą jeszcze głos pan poseł Szmit, pan poseł Adamczyk, pan senator Kogut i nikt więcej. Bardzo proszę, pan poseł Szmit.

Poseł Jerzy Szmit (PiS):

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo. Chciałem wrócić do pytania o trzy tysiące kilometrów linii kolejowych, które mają być zamknięte. Ponieważ pan minister obiecał, że któryś z szefów PLK ma się odnieść do tej informacji a tego odniesienia nie było. Tak, że bym prosił o odpowiedź na pytanie jak ta sprawa wygląda? Kiedy poznamy listę linii kolejowych, które planujecie państwo w najbliższym czasie do zamknięcia?

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Bardzo proszę. Pan poseł Adamczyk teraz, tak? Panie przewodniczący, proszę bardzo.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Bardzo dziękuję. Panie ministrze, szanowni państwo. Podałem przykład Małopolski i przeczytałem część stanowiska kolejarskiej „Solidarności", zarządu Regionu Małopolska nie dlatego tylko, żeby mówić o problemach Małopolski, ale dlatego aby mówić o tym, że likwiduje się podstawowy system komunikacji transportu zbiorowego w państwie. Bo niczym innym nie można nazwać działań, które prowadzą do tego, że o 30 bez mała procent w zaokrągleniu zmniejsza się ilość połączeń kolejowych. Panie ministrze, aby założyć pewną symetrię, to zacytuje panu zdanie: „Mało jest regionów, które na likwidacji pociągów stracą tak, jak region słupski" – komentuje jeden z członków Instytutu Rozwoju i Promocji Kolei. To jest cytat. Ten problem na Wybrzeżu jest tak samo dolegliwy.

Jeżeli pan minister mówi o subsydiarności państwa, to w odniesieniu do innych działań. Bo jeżeli samorząd wojewódzki czy samorząd lokalny nie radzi sobie z oczyszczaniem ścieków, nie radzi sobie z gospodarką odpadami, to być może trzeba wkroczyć i mu pomóc, ale wpierw nie przeszkadzać. I tutaj bym się z panem zgodził. Natomiast państwo, czyli administracja rządowa, zrezygnowała zupełnie świadomie, oczywiście zdecydował o tym parlament, i przekazała samorządowi kompetencje organizacji przewozów kolejowych w regionach. Dzisiaj samorząd sobie z tym nie radzi, pan i państwo o tym doskonale wiecie. Bo jedynym, tym koronnym argumentem samorządów jest brak środków finansowych.

Dzisiaj samorząd nie tłumaczy się brakiem właściwej organizacji, brakiem kompetencji, brakiem doświadczenia. Dzisiaj samorząd używa jednego argumentu: za nowym zadaniem nie poszły pieniądze. Dlatego nie można mówić o subsydiarności w sytuacji, kiedy nowy plan połączenia kolejowego, praktycznie rzecz biorąc, odkłada się także na rynku pracy. Odkłada się także, jak już powiedziałem, na normalnym przemieszczaniu obywateli do szkół, do szpitali.

Stąd też, panie ministrze, w dalszym ciągu będę podtrzymywał cytat, albo inaczej – będę się upierał i trawestował cytat z nowego program kolejowego. Bo uznaję, że wszystko co tam jest zapisane dzisiaj w kontekście nowego rozkładu połączeń kolejowych, brzmi tylko i wyłącznie jak słowa hipokryty. Bo czymże jest zdanie, które zacytuję: „Wszystkie projekty będą konsultowane z wami, pasażerami, ponieważ dla was zmieniamy PKP".

Czyli co, panie ministrze? Czyli dla pasażerów likwidujemy połączenia kolejowe? W przewozach regionalnych likwidujemy 30% czy 27% połączeń, bo o to pan przewodniczący Żmijan ze mną się spierał. Dokładnie zlikwidowano 27% połączeń kolejowych. Dla pasażerów? Spróbujcie państwo rzetelnie skonsultować z pasażerami zmiany, które wprowadzacie. Jeżeli będziecie zaskoczeni tak, jak kierownictwo resortu przed dwoma laty tym, co stało się po wprowadzeniu nowego rozkładu jazdy, to prosiłbym o jedno; nie epatujcie zdaniami „nie spodziewaliśmy się tego", „to zima, to mróz", itd., itd. To wreszcie niechęć kolejarzy, to obietnice strajku. Bo przecież minister Nowak już strajk zapowiedział w Radio Tok FM czy w RMF. W jednej z porannych audycji minister Nowak zapowiedział strajk na kolei. On już o strajku wie.

Dlatego też, panie ministrze, dalej będę twierdził odnosząc się do słów programu kolejowego: pasażer jest najważniejszy. Najważniejszy jest ten pasażer, który pełni na co dzień funkcję ministra transportu i jeździ limuzyną na tylnym siedzeniu. Najważniejszy jest właśnie ten pasażer na tylnym siedzeniu limuzyny rządowej. Ten pasażer nazywa się Sławomir Nowak. A ober-ważny pasażer nazywa się Donald Tusk. I proszę nie odbierać tego, jak jakiejś impertynencji skierowanej pod adresem obecnego tu pana ministra Massela.

W związku z tym, że w dniu dzisiejszym na posiedzeniu Komisji praktycznie rzecz biorąc odnosimy wrażenie, że strona rządowa nie zdaje sobie kompletnie z tego sprawy co niesie nowy plan połączeń kolejowych, wnoszę w imieniu posłów Prawa i Sprawiedliwości o odrzucenie informacji rządowej. Panie przewodniczący, proszę traktować to jako wniosek formalny i proszę przejść po głosie „za" i głosie „przeciw" do głosowania. Myślę, że senator Kogut wybaczy, że dopiero po głosowaniu zabierze głos. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Zanim oczywiście przystąpimy do realizacji wniosku, chciałbym tylko tyle powiedzieć, że z wypowiedzi pana ministra jasno wynika, że rozkład jazdy jest zaprojektowany, jest przygotowany, jest udostępniony pasażerom zgodnie z procedurami. Są też określone terminy zmian – 9 luty i, chyba, 9 czerwiec. W związku z tym możliwe jest dokonywanie korekt, także w następstwie dzisiejszej debaty.

Proszę sprawdzić kworum.

Poseł Józef Racki (PSL):

Ale nie ma możliwości takiego głosowania, regulamin nie mówi o głosowaniu informacji.

Sekretarz Komisji Marcin Mykietyński:

Nie ma kworum.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

W związku z powyższym oddaję głos…

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Panie przewodniczący. Proszę o przyjęcie wniosku formalnego. W związku z tym, że nie ma kworum komisji, wnoszę o przerwanie posiedzenia komisji i wznowienie obrad w dniu jutrzejszym, kiedy już będziemy mieli kworum. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Sekundeczkę…Wszystko, oczywiście, zrealizujemy. Zawsze tak było, że siłowych rozwiązań nie stosowaliśmy. Proponuję nie podbijać bębenka, bo nie ma potrzeby. Naprawdę, emocje niczego dobrego nie wnoszą. Miałem inną propozycję, żeby kontynuować obrady w późniejszym terminie, ale skoro jest konkretna propozycja… Oczywiście, zastosujemy się do wniosku.

Pan senator chciał zabrać głos; bardzo proszę.

Senator Stanisław Kogut:

Panowie przewodniczący, szanowni parlamentarzyści, drodzy goście na czele z panem ministrem. Państwo dobrze wiecie, że kolej jest mi ogromnie bliska sercu. I powiem tak, że czasem z ogromną pokorą przyjmuję zastrzeżenia, kiedy wszyscy parlamentarzyści zgłaszali do mnie, jakbym ja był kierujący koleją. Ogromnie się cieszę, że jest

taka debata, bo po pierwsze, uważam jedno, że na kolei powinno się wrócić do służby. Do służby pasażerowi…

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Przepraszam pana senatora. Moment. Bo mówimy o poważnych sprawach, ale pan minister musi nas opuścić, bo ma absolutnie bardzo ważne zajęcia. Zrealizujemy porządek, po zakończeniu wystąpienia pana senatora jeszcze oddam głos panom ze strony rządowej. Jeszcze raz przepraszam. Proszę, panie senatorze kontynuować wypowiedź.

Senator Stanisław Kogut:

Wydaje mi się tak, że powinno się wrócić do tego, że idziemy do służby, mamy służyć pasażerom. Z długoletnich doświadczeń mogę jedno powiedzieć, że jest kontynuowane rozbijanie kolei w kierunku utrudnienia pasażerom korzystania z kolei. Nie chcę dzisiaj mówić, że czuję się moralnym zwycięzcą kiedy mówiłem „precz z usamorządowieniem." Kiedyś faktycznie zarządca linii robił rozkład jazdy, robił korektę minuta w górę, minuta w dół. Państwo nie musicie o tym wiedzieć, ale ja bardzo dużo czytam. W Niemczech, we Francji, we Włoszech robi się rozkłady jazdy pociągów na dwa lata.

Jak się zerwało wszystkie połączenia na stacjach węzłowych, bo dzisiaj mówienie tylko o samorządach nie wystarcza. Ale popatrzmy, mogę całą Polskę wymienić, gdzie na stacjach węzłowych w ogóle nie ma połączeń, nie ma komunikacji pociągów regionalnych z pociągami Intercity. Przedtem były jeszcze pociągi międzywojewódzkie. Nie tak dawno, szanowni państwo, przewożono 390 milionów pasażerów, w tym 330 milionów pasażerów pociągami regionalnymi, 30 milionów pociągami międzywojewódzkimi Intercity i 30 milionów pociągami Eurocity.

Państwo drodzy. Jak się nie wróci do jednego rozkładu jazdy, jak nie siądą do tego starzy rozkładowcy, którzy faktycznie zrobią rozkład jazdy ze wszystkimi spółkami, to drodzy państwo, nic z tego nie będzie. Nie chcę,drodzy państwo, ale mogę całą Polskę wymienić, skupię się jednak na jednym. Rację ma pan przewodniczący, że musimy popatrzeć globalnie. W całej Polsce są pozrywane połączenia kolejowe. Nie mówię już o Sądecczyźnie, o Stróży, bo do Krynicy Górskiej to już nie ma żadnego pociągu. A my chcemy promować turystykę.

Nie tak dawno jeździły pociągi „Pieniny", które dzieliły składy na Przemyśl i na Nowy Sącz. Jeździły z Przemyśla i z Rzeszowa. Są także interwencje z Dębicy, że nie ma czym dojechać. W Nowym Sączu biura się nie zamykają, petenci pytają, drodzy państwo, co się dzieje na kolei. A, że nas stać zrobić coś dobrze, drodzy państwo, to ja powiem jedno. Jak został zorganizowany wyjazd do Jego Świątobliwości Benedykta XVI, to wszyscy byli pełni podziwu, że na kolei są jeszcze tacy ludzie. Nawet jak była pielgrzymka kolejarzy na Jasnej Górze, to dziękowano prezesowi Intercity za to, że był w stanie to zrobić.

Drodzy państwo, nie obrażajcie się drodzy kolejarze, bo ja też jestem kolejarzem. Ale takiego bajzlu to nie było od 1946 roku. Wszystko się wyprzedaje. Wiem, bo byłem wtedy szefem Solidarności Kolejowej, kiedy była ustawa o restrukturyzacji, komercjalizacji i prywatyzacji. Miało być tylko oddzielenie eksploatacji od infrastruktury. Chciałbym, żeby pan prezes Krygier ze spółki w Poznańskiem, wielki zwolennik usamorządowienia, przyszedł i usłyszał co dzisiaj mówicie.

Powiem tyle: jak chodzi o infrastrukturę, to drodzy państwo, naprawdę są pieniądze unijne i trzeba je wykorzystać. Ale, kto pojedzie do Gdańska z Warszawy, jak pociąg jedzie siedem godzin? A ja jechałem swego czasu przez Działdowo trzy godziny. Kto pojedzie do Przemyśla, jak pociąg z Warszawy jedzie tam dziewięć godzin? Kto pojedzie do Krynicy Górskiej jak pociąg ze stolicy jedzie dziewięć godzin? Kto pojedzie do Szczecina, jak pociąg z Warszawy jedzie sześć i pół godziny? Kto pojedzie do Wrocławia, jak pociąg z Warszawy jedzie sześć godzin?

Państwo drodzy i panie prezesie Intercity. Wie pan, że ja nie atakuję, staram się być bardzo wyrozumiały. Zmień sobie panią rzecznik. Jak ona po Wszystkich Świętych mówi w mediach, że nie można było dołożyć wagonów dlatego, że ci co jadą na groby nie wykupili wcześniej biletów i ją nie poinformowali. Państwo drodzy. Są takie okresy w naszym kalendarzu, jeszcze do tego dochodzą Święta Bożego Narodzenia i Nowego Roku, kiedy

wiadomo, że wtedy z Zakopanego trzeba wywieźć ogromną ilość pasażerów. Sądzę, drodzy państwo, że wtedy trzeba zaryzykować.

Sprawa następna. Weźmy, popatrzmy jak są zrobione cudownie bilety integracyjne. Weźmy przykład z innych krajów. Po to jest regulator, żeby pewne rzeczy regulował. A my wszyscy obrażamy się, że parlamentarzyści grzecznie zwracają uwagę. My na klęczkach powinniśmy iść na Jasną Górę, łącznie ze mną, za to co się teraz dzieje na kolei i prosić o przebaczenie. Bo myśmy uciekli od pasażera. Na Zachodzie ludzie dojeżdżają samochodami do stacji kolejowych. Ładnie są zrobione stacje przewozów regionalnych. Ludzie wsiadają do pociągów i dojeżdżają do wielkich miast. I kolej się rozwija. Przecież naprawdę to jest takie proste. Naprawdę, jest proste. Tylko popatrzmy na klienta, na pasażera. A jak nie popatrzymy, to naprawdę nic z tego nie będzie.

Przecież infrastruktura wiele robi. Ale, państwo drodzy, problemy PMI. Nikt o tym nie powiedział. Kupuje nie wiadomo kto, sprzedaje się nie wiadomo komu. Wycofują się, upadłości ogłaszają. Państwo drodzy. Niech się pan z Przewozów Regionalnych nie obraża na pana posła, bo ja panu mówię: trasa E30 będzie do Przemyśla opóźniona o dwa i pół roku. I dwa i pół roku będą jeździć autobusy z Rzeszowa do Katowic.

Mówimy na temat rozkładu jazdy. W niedzielę byłem u teściowej i przyszli kolejarze i powiedzieli tak: „Rozkład wydany na dziewiątego a już w nim prawie 80 poprawek i z powrotem będą musieli go kleić". Mówmy o tych rzeczach. Naprawdę uważam, że o kolei należy mówić bez emocji, ponad podziałami politycznymi.

Drodzy państwo. Jestem ogromnym zwolennikiem dania pieniędzy kolei, ogromnym zwolennikiem. Bo wszędzie na kolej przeznacza się prawie 2% środków z budżetu państwa a u nas 0,15%. Ale naprawdę zastanówmy się jak pomóc kolei. Była cytowana odpowiedź pana senatora o stawkach dostępu do infrastruktury kolejowej. Na Zachodzie było to 50 centów. I drodzy państwo, powiedzmy sobie tak. PLK i pan prezes Pawłowski nie powinien się bać, ino otwarcie powiedzieć, że dlatego podnosi stawki dostępu, żeby mieć pewne pieniądze na infrastrukturę, na wkład własny. Jeśli z budżetu tych środków nie mają, to tak robią. I to jest nasza sprawa.

Nie chcę się wypowiadać, drodzy państwo, na inne tematy, bo powiedziałem już nie raz, że to jest dyrektoryzacja a nie restrukturyzacja i zdania po prostu nie zmienię. A największy błąd i głupota, to było usamorządowienie. Teraz panowie każdy płacze. Co będziemy płakać. Jest kryzys, CIT-y i PIT-y są mniejsze, nie ma pieniędzy w samorządach. A po drugie, nie wiedzą jak nimi zarządzać.

Państwo drodzy, powiem jeszcze jedną rzecz: po co teraz będzie projekt ustawy o upadłości? Po to, aby ogłaszać upadłość spółek pasażerskich w samorządach. Państwo myślicie, że jak wejdą Niemcy czy Francuzi, to za darmo będą wozić? Nie.

Jeszcze raz dziękuję panu przewodniczącemu za udzielenie głosu. Bo pomyślałem sobie – przyjdę na posiedzenie tej Komisji.

I. panie prezesie Malinowski, niech pan patrzy, bo wie pan, że darzę pana szacunkiem, na całą Polskę. Nie tylko wycinkowo. Bo „Wetlina" też jeździła z Warszawy przez Tarnów, później jechała do Zagórza. Bardzo zapraszam – przyjedźcie do Rzeszowa, do Gorlic i posłuchajcie co ludzie mówią. Do Tuchowa, gdzie też nie ma pociągu. Przyjedźcie i popatrzcie na rozkład jazdy.

Następna sprawa. Państwo drodzy. Zamykacie wszystkie kasy, wszystkie. Idźcie i popatrzcie jak wyglądają dworce, są zdewastowane. Uznano, że kasy są niepotrzebne. To po co są, na co? Słyszę kłótnie. Jak wygląda dworzec w Nowym Sączu podparty krokiewkami? Szkoda, że nie ma prezesa od dworców, bo bym mu o tym powiedział.

Kiedyś wokół kolei rozwijały się miasta i wsie a teraz wokół kolei następuje potężna degradacja miast i wsi. I państwo drodzy już na koniec, żeby panowie przewodniczący słyszeli. Panie przewodniczący, w ogóle nie ma żadnego dialogu ze związkami zawodowymi. I sami wywołacie strajk na kolei, dlatego że brakuje dialogu ze związkami zawodowymi. A nie wygracie, bo kolejarze to nie są jakieś związki z targowicy, gdzie się sprzedaje marchewkę i gdzie się sprzedaje inne warzywa.

Panie przewodniczący, serdecznie dziękuję. Staram się nikomu nie ubliżyć. Ale mówię jeszcze raz – kolej jest bardzo ekologicznym środkiem transportu a może wygonić tirowców na tory i dać pieniądze. Może też ściągnąć pasażerów na kolej a nie wozić ich auto-

busami. Bo jak się człowiek nie raz popatrzy, kto jest udziałowcem w firmach autobusowych, to się później okazuje, że nie ma dziwoty, że jeździ się autobusami. Dziękuję, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Bardzo proszę. Były sformułowane jeszcze krótkie pytania, proszę o odniesienie się do nich.

Prezes zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe SA Remigiusz Paszkiewicz:

Tak, chciałem się do nich odnieść. Dziękuję panie przewodniczący za tę możliwość. Chciałem odnieść się do pytania o mityczne czy legendarne 3 tysiące linii kolejowych. Otóż szanowni państwo, mówiliśmy o stawkach dostępu, trochę o finansowaniu zarządcy infrastruktury. Dla wszystkich na tej sali jest oczywiste, że stawki dostępu pokrywają pewną lukę w kosztach zarządcy infrastruktury, w tym oczywiście tak zwanych robót utrzymaniowych a przede wszystkim – prowadzenia bezpiecznego ruchu kolejowego. Luka ta rośnie w związku z poziomem finansowania. Ale też zdajemy sobie sprawę z sytuacji, w jakiej znajdują się finanse publiczne w kraju. Mówiliśmy o kryzysie, on też dotyka dochody budżetu.

W związku z czym, w ramach Polskich Linii Kolejowych podjęliśmy prace idące w dwóch podstawowych kierunkach. Pierwszy kierunek, to optymalizacja sieci linii kolejowych, do której za chwilę wrócę, bo dotyczy 3 tysięcy linii kolejowych. Natomiast z drugiej strony zastanawiamy się również nad obniżeniem kosztów tak, żeby jak najmniejsza była luka, którą miałyby pokrywać wpływy ze stawek dostępu. Chodzi o to, aby one nie rosły, szczególnie w latach bardziej kryzysowych.

Mogę o tym powiedzieć właśnie w kontekście porozumień ze związkami zawodowymi, ze stroną społeczną. Mamy podpisany program dobrowolnych odejść na 4,5 tysiąca osób w ciągu 3 lat. W tym roku zmniejszymy liczbę etatów w Polskich Liniach Kolejowych o blisko tysiąc pracowników, tutaj też działamy. Drugim kierunkiem działań jest optymalizacja linii kolejowych.

Otóż, proszę państwa, zajęliśmy się siedmioma tysiącami kilometrów linii kolejowych, które są po prostu nierentowne, albo bardzo nierentowne dla zarządcy infrastruktury. Nierentowność nie jest mierzona w sposób prosty i błahy, czyli nakłady plus koszty prowadzenia ruchu minus to, co dostajemy od przewoźników. Skoncentrowaliśmy się również na tym, żeby sprawdzić czy wyłączenie danego odcinka linii z oferty nie spowoduje dodatkowej utraty przychodów z powodu przejazdów pociągów w dłuższych relacjach przez ten odcinek. Wzięliśmy pod uwagę możliwość w miarę dobrego czyli do 20%, czasu objazdu dla pociągów towarowych, itd.

Z drugiej strony przy badaniu tych odcinków linii badaliśmy również stronę społeczno-gospodarczą i na tym chciałbym się szczególnie skupić. Mianowicie wzięliśmy pod uwagę dość skomplikowany algorytm zbudowany przede wszystkim na podstawie informacji na temat ogólnego rozwoju gospodarczego i społecznego regionu czy miniregionu skoncentrowanego wokół odcinka linii, który rozważaliśmy. Badaliśmy połączenia alternatywne, ich koszt, czas przejazdu. Braliśmy pod uwagę liczbę mieszkańców, co podkreślam, bo o tym też powiem za chwilę, potencjalnie dotkniętych wyłączeniem danego odcinka linii kolejowej z ruchu pasażerskiego.

Oczywiście, również braliśmy pod uwagę transport towarowy. Mówiłem już o potencjalnych objazdach nie dłuższych niż do 20% czasu dla danego odcinka a nie dla całej relacji. Pod uwagę braliśmy jeszcze kilka dodatkowych aspektów, w tym lokalizację zakładów przemysłowych, dojazdy do pracy. Chciałbym w tym miejscu wrócić do liczby mieszkańców potencjalnie dotkniętych wyłączeniem danego odcinka linii z ruchu pasażerskiego. Braliśmy pod uwagę faktyczną liczbę biletów sprzedanych na pociągi pasażerskie różnego typu, zarówno na każdej stacji i na każdym odcinku, jak i biletów sprzedawanych w relacjach, które kończyły się dla danego pasażera na takim odcinku.

Otóż mogę powiedzieć, że w ramach selekcji określiliśmy około trzech tysięcy kilometrów linii kolejowych, których nie chcielibyśmy z przyczyn ekonomicznych, ale również tych ważnych społeczno-gospodarczych, umieszczać w kolejnej ofercie do kolejnego rozkładu jazdy. Mamy kilka zbiorów tych odcinków. Dużą ich część stanowią odcinki krót-

kie, które w zasadzie są łącznicami albo potencjalnie bocznicami dojazdowymi do zakładów przemysłowych. Możemy je w ramach porozumień, oczywiście zgodnych z prawem, zamienić wręcz na bocznice dla tych przedsiębiorstw czy grup przedsiębiorstw. Mamy też grupę odcinków linii kolejowych, które przynoszą dość duże straty.

Mogę podać przykład odcinków, na których wzrosły koszty zwykłego utrzymania w ciągu ostatnich siedmiu lat prowadzenia ruchu. Braliśmy bowiem pod uwagę siedmioletni okres, historyczny, a więc dość długi, aby nie uśredniać na podstawie jednostkowych nakładów w danym roku. Na przykład na 60-kilometrowym odcinku linii ponosimy 5-milionową stratę a jeżdżą na tym odcinku trzy pary regionalnych pociągów pasażerskich, z których w sumie korzysta 35 osób na dobę. Bo taka jest liczba biletów sprzedanych na tej relacji na każdej stacji i na stacjach kończących bieg pociągu. Nawet jeśli zaokrąglimy te sumę do 50 czy 100, widać też w jaki sposób organizowane są przewozy i za co płacą potencjalnie marszałkowie województw, ale również jakie jest zainteresowanie koleją. I nie są to odcinki, na których ze względu na prędkość czy czas przejazdu pasażerowie chętnie nie korzystają.

Mówiłem o alternatywnym czasie, koszcie i alternatywnych połączeniach innymi środkami transportu. Muszę powiedzieć, że dla wielu z tych odcinków istnieje pełna, jeżeli nie całkowita, alternatywa. Mamy przypadki odcinków, gdzie na przykład jeżdżą dwa szynobusy w jedną i w drugą stronę w ciągu doby – rano i wieczorem a dla tego odcinka linii istnieje cała sieć autobusów czy małych busów w niższej cenie niż oferuje to przewoźnik kolejowy.

Chciałbym, abyście też państwo popatrzyli na to z punktu widzenia zarządcy infrastruktury, bo chcielibyśmy pozyskać pewne środki. Po pierwsze – poza ograniczeniem strat i zmniejszeniem kosztów, które by wchodziły do stawek dostępu, aby raczej rozwijać rynek kolejowy a nie go zwijać, bo to jest oczywiście cena dostępu dla przewoźników. Chcielibyśmy również zastanowić się razem z organizatorami przewozów, czyli głównie z marszałkami województw, przewoźnikami i największymi pracodawcami, których potencjalnie mógłby dotknąć w jakiś sposób brak ofert dla danych odcinków linii. I to ja osobiście robię. Rozmawiałem już z kilkoma marszałkami a od poniedziałku rozpoczynam kolejną poważna rundę rozmów z przedsiębiorcami, a także z marszałkami, żeby ustalić ich konkretne plany, założenia i prognozy dotyczące tych odcinków linii kolejowych. Z tego też powodu nie publikujemy tej listy linii. Nie dlatego, żebyśmy ją traktowali jako jakąś dziwną tajemnicę, ale chcielibyśmy się upewnić czy nie istnieje dla niej alternatywne rozwiązanie na przyszłość. To chyba tyle. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Jeżeli mógłbym jeszcze powiedzieć jedno zdanie. Otóż, panie prezesie, jest taka prośba. W czasie rozmów z marszałkami województw, bo do takich konkluzji doszliśmy, proszę wziąć pod uwagę nieszczęsny Terespol i dwa samorządy – lubelski i mazowiecki, bo chyba tu jest klucz do rozwiązania tego problemu.

Prezes PKP PLK SA Remigiusz Paszkiewicz:

Oczywiście.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Jeszcze pan przewodniczący Adamczyk, proszę.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Panie przewodniczący. Z ubolewaniem stwierdzam, że informacje bardzo cenne i bardzo ważne z punktu widzenia przyszłości PKP, adresowane są do tak nielicznej grupy posłów. Przeanalizowałem pierwszą myśl o przerwaniu posiedzenia Komisji i przeniesienie kolejnej części na dni następne i wycofuję wniosek. Mam nadzieję, że niebawem będzie okazja do tego, by na następnym posiedzeniu Sejmu pochylić się dalej nad problemem likwidacji połączeń kolejowych w Polsce, bo będziemy mieli już doświadczenia po wdrożeniu nowego rozkładu jazdy pociągów. Stąd też wycofuję wniosek.

Natomiast jestem pod wrażeniem wystąpienia pana senatora Koguta. Panie senatorze – nic dodać, nic ująć. Chciałoby się powiedzieć więcej. Doświadczenia z Telekomunikacją Polską SA w latach 90. każą szukać pewnych analogii. Dzisiaj robi się wszystko, żeby

zohydzić Polskie Koleje Państwowe pasażerom, użytkownikom, aby można było powiedzieć – „niech to kupi kto chce, byle to normalnie funkcjonowało". Dzisiaj administracja rządowa demontuje system PKP, demontuje system przewozu pasażerów, wpływa bezpośrednio na ograniczenie przewozu towarów. Deprecjonuje majątek narodowych części administrowanej przez PKP SA.

Mam nadzieję, panie przewodniczący, że takie posiedzenie można będzie zwołać w najbliższym, możliwym terminie, aby omówić już skutki działania nowego planu połączeń kolejowych. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Proszę mi pozwolić poruszyć dwie kwestie. Otóż nie mam wątpliwości, taki wniosek dało się wysnuć z wypowiedzi pana ministra, ale także panów reprezentujących operatorów i zarządcę infrastruktury, że wdrożymy nowy rozkład jazdy. Oczywiście, będziemy mogli go ocenić i weryfikować, pierwsze daty zostały już określone. Pierwsza – to 9 lutego a więc za dwa miesiące. Na pewno do tego czasu wypłyną jakieś doświadczenia i na pewno będzie szansa powrócić do rozmowy na posiedzeniu Komisji Infrastruktury, bo do przyszłego posiedzenia pewno nie będziemy mieć jeszcze takich danych. W związku z tym na pewno potrzeba troszeczkę czasu. Tak to sobie wyobrażam, taka jest moja ocena. Ale możemy się różnić.

Jeszcze jedna kwestia. Jeżeli nawet są powody do krytyki, do oceny…Każdy z nas członków komisji ma do tego prawo i ja to absolutnie wiem, że jest to oczywiste. Ale, trudno się zgodzić, że wspólnie wszyscy rozjeżdżamy kolej. Tak nie jest. Pamiętamy, że była katastrofa, bo długi PKP przekroczyły 6 miliardów złotych. Dzisiaj mamy niewiele ponad 4 miliardy. Wykonane zostały poważne przedsięwzięcia, modernizujemy sieć kolejową. Mamy poważne pieniądze zapisane jeszcze w tej kadencji do końca 2015 roku – rzecz w tym, żebyśmy je wykorzystali.

Uważam, że idziemy w dobrym kierunku, co nie oznacza, że nie rozumiem, że pewnie chcemy szybciej, może jest możliwe szybciej i chcielibyśmy już. Więc kategoryczne oceny – pozwólcie, że ja się z nimi nie zgodzę. Aczkolwiek mam świadomość poważnych problemów. Myślę, że mają tego świadomość także zarządzający poszczególnymi spółkami kolejowymi, ale także szef i cały zarząd PKP SA.

Szanowni państwo. Jeszcze jedno pytanie ma pan przewodniczący Tchórzewski, bardzo proszę.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Równocześnie z nowym rozkładem jazdy rozpoczyna się nowy rok. W związku z tym są nowe kontrakty z samorządami województw. A o tym nie powiedziano. Zamawiacie określoną ilość pociągów, ale nic nie zostało powiedziane odnośnie środków finansowych. Niektóre pasażerskie międzywojewódzkie przewozy kolejowe są finansowane z budżetu państwa a przewozy regionalne – z budżetu samorządów województw. Popatrzymy na środki finansowe, które samorządy województw przeznaczają na zamawianie poszczególnych tras przebiegu pociągów. Wy realizujecie te przewozy regionalne, które wam wskażą samorządy. W związku z tym jest pytanie:jakie środki zamierzają przeznaczyć samorządy na realizację przewozów w roku 2013 w porównaniu ze środkami w latach 2010 i 2011? Chodzi o środki, które globalnie dostajecie od samorządów województw, może z wyłączeniem Śląska, bo on w tej chwili wypada. Nasuwa się to pytanie, które świadczy o polityce. Bo nie jest tak, że funkcjonujemy w pewnej pustce.

Głośno się mówi o spotkaniu pana ministra Nowaka z marszałkami województw, na którym wyrażona została obawa, że spółce Przewozy Regionalne grozi upadłość. I po to robiona jest nowa ustawa. Więc to jest pytanie o to, czy rzeczywiście samorządy systematycznie zmniejszają środki dla swojej spółki.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Różne kwestie były poruszane przy okazji naszej debaty, między innymi współpraca ze związkami zawodowymi. Mam nadzieję, że wszystkie podniesione w dyskusji problemy trafią do resortu transportu. Panie senatorze, bardzo proszę. W drodze wyjątku to zrobiłem.

Senator Stanisław Kogut:

Panie przewodniczący, chciałbym tylko dwa słowa.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Przepraszam, panie senatorze, ale w drodze wyjątku już udzieliłem panu głosu. Może za chwilę…Proszę przedstawiciela spółki Przewozy Regionalne.

Przedstawiciel spółki Przewozy Regionalne Krzysztof Pawlak:

Szanowni państwo. Obecnie trwa kontraktowanie przewozów w poszczególnych województwach. W tej chwili mogę powiedzieć, że mamy przede wszystkim zakontraktowane umowy z województwami z tzw. ściany wschodniej. W tej chwili nie powiem, ile będzie dokładnie środków finansowych na rok 2013, niemniej jednak będzie to nieco mniej niż w roku 2012, co uwzględnia nowa siatka połączeń. Przykładowo województwo małopolskie ma znaczne ograniczenie oferty, ale też nastąpiło znaczne ograniczenie środków finansowych przez samorząd – o 16,5 mln zł.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Myślę, że w tym gronie nie powinienem dodawać, że oczywiście z troską i nadzieją patrzymy, że regulator czyli Urząd Transportu Kolejowego, będzie się umacniał i będzie po prostu odgrywał coraz większą rolę, bo jego rola jest rzeczywiście nie do przecenienia.

Bardzo proszę panie senatorze.

Senator Stanisław Kogut:

Miałbym prośbę, panie przewodniczący. Faktycznie, na sali są posłowie, którzy się interesują koleją. Miałbym prośbę o próbę zmiany ustawy o zamówieniach publicznych. Bo, drodzy państwo, to jest hamulec wszystkich prac, które dotyczą przetargów na infrastrukturę. Bo wygrywa najniższa cena, cwaniaki wygrywają. Zarząd ma ręce związane, później się odwołuje i ta procedura trwa dwa lata. Pan poseł Adamczyk słusznie powiedział, że będą pieniądze, miliard euro z Unii Europejskiej. Będzie możliwość likwidacji tych powolnych jazd pociągów. A jak wiemy, w Polsce jest ich ponad dwa tysiące.

Jest prośba do parlamentarzystów, żebyście pomogli w tych rzeczach odnośnie infrastruktury. A jak przyjdzie ustawa do Senatu, to będę ją popierał. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję bardzo. W tym gronie temat jest nieźle znany i nie jest obcy. Nie chodzimy koło tego obojętnie. Jeśli chodzi o kolej, to do 2015 roku mamy do wykorzystania gigantyczne pieniądze. I bardzo zmartwił mnie sygnał pani minister Bieńkowskiej, bo ona jest pasem transmisyjnym tych środków, że potrzebna jest pełna mobilizacja, bo może być zagrożenie jeżeli chodzi o wykorzystanie środków. Mam nadzieję, że ta mobilizacja będzie i że wykorzystamy te środki. A na tym kolej skorzysta, to tak oględnie powiedziane. Ale po prostu przełożymy to na zmodernizowane kilometry linii kolejowych na naszej sieci.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Chyba, że ktoś wpadnie na kolejny pomysł, żeby kolejny raz zabrać pieniądze, te które są przeznaczone na modernizację linii kolejowych.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Tego nie chciałem powiedzieć, właśnie ugryzłem się w język. Ale chcę powiedzieć, że jeżeli tak by się stało, to żeby pieniądze nie przepadły, taki manewr będzie musiał być wykonany. Te środki pójdą na drogi, ale wolałbym, żeby poszły na koleje, tak jak zostały zaplanowane.

Szanowni państwo, trzy godziny, to jest maraton. Wobec wyczerpania porządku zamykam posiedzenie. Dziękuję bardzo za udział.